عميد كلية الدراسات العليا

التجارة والملاحة في الخليج العربي
خلال القرن السابع عشر

إعداد

عبد الرزاق المعاني

إشراف

الأستاذ الدكتور علي محافظة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات درجة الدكتوراه

في التاريخ بكلية الدراسات العليا في الجامعة الأردنية

كانون الثاني ١٩٩٩

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ ١٠ كانون الثاني ١٩٩٩م.

أعضاء لجنة المناقشة	التوقيع
الأستاذ الدكتور علي محافظة، رئيساً أستاذ التاريخ الحديث.	....
الأستاذ الدكتور أمين محمود أستاذ التاريخ الحديث.	....
الأستاذ الدكتور حسين قهواتي أستاذ التاريخ الحديث	....
الدكتورة سهيلة الريماوي التاريخ الحديث	د. ....

الإهداء

إلى صاحب السموّ الشيخ الدكتور سلطان بن محمد القاسمي، عضو المجلس الأعلى لاتحاد دولة الإمارات العربية المتحدة، حاكم الشارقة، تقديراً لإسهاماته المتصلة في مجال البحث في تاريخ أمتنا العربية، وإعجاباً بحرصه على أن نكتب هذا التاريخ بأقلامنا لكي ندفع عنه محاولات التشويه المتكررة، ونبقيه مشرقاً كما كان دائماً. آملاً في أن يصبح هذا الجهد المتواضع جزءاً من مكتبة شارقة النور، عاصمة العرب الثقافية في هذا العام (١٩٩٨)، وأن يسد ثغرة في المكتبة العربية.

الباحث

شكر وتقدير

يشرفني ويسعدني – وقد بلغت نهاية مرحلة من مراحل التعلّم – أن أتقدم بالشكر الجزيل والامتنان الوافر للجامعة الأردنية العريقة، إذ أتاحت لي التلمذة على أيدي نخبة من الأساتذة العلماء الذين أفدت منهم كثيراً، وأخص بالشكر والتقدير أستاذي الفاضل الدكتور علي محافظة الذي منحني من جهده ووقته الكثير، وتفضل بالإشراف على هذه الرسالة، فأبدى من التوجيه والتصويب النابعين من علمه الغزير وروحه المتبصرة ما قوّم هذه الرسالة، وأغناها. وأخص بالشكر والتقدير أيضاً الأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة الذين تكبدوا مشقة القراءة المتفحصة، وتلمّسوا ما في الرسالة من هنات، وأعانوا على إزالتها، وعملوا على إثرائها بملاحظاتهم العلمية الدقيقة، وهم:

- الأستاذ الدكتور أمين محمود.
- الأستاذ الدكتور حسين قهواتي.
- الدكتورة سهيلة الريماوي.

ولا يفوتني أن أذكر بامتنان وعرفان أستاذي الفاضل العالم الجليل الأستاذ الدكتور عبد الأمير محمد أمين الذي بث في نفسي عزيمة الباحث، وأماط عن طريقي الكثير من العقبات، وجنبني الكثير من العثرات، وقادني بصبر ومثابرة عبر سنوات دراستي، واجتاز بي أصعب مراحلها. فإليه وإلى دار الخليج للصحافة والطباعة والنشر التي أتاحت لي متابعة رسالتي عن كثب، وإلى كل من أعانني على إخراج هذه الرسالة إلى حيز الوجود كل الشكر والتقدير، جزاهم الله خيراً، والله لا يضيع أجر من أحسن عملاً.

الباحث

المختصرات

ص : صفحة

ج : جزء

م : مجلد

ق : قسم

ع : عدد

ط : طبعة

ت : توفي

(د.ت) : دون تاريخ نشر

(د.م) : دون مكان نشر أو طبع

(د.ن) : دون ناشر

المحتويـــات

قرار لجنة المناقشة	ب
الإهداء	ج
شكر وتقدير	د
الرموز والمصطلحات	هـ
الملخص باللغة العربية	ي
المقدمة	١
الفصل الأول / تجارة الخليج في القرن السادس عشر	٩
تمهيد	١٠
التجارة العربية قبل وصول البرتغاليين	٢٢
البرتغاليون والسيطرة على التجارة الشرقية في القرن ١٦م	٢٨
البعثات الاستطلاعية البرتغالية	٢٨
حركة الكشوف الجغرافية للوصول إلى مصادر التجارة الشرقية	٣٠
إحكام السيطرة على منافذ التجارة الشرقية	٣٠
إقامة القواعد العسكرية والتجارية في البحر الأحمر والخليج العربي	٣١
نظام الرخص الملاحية	٣٣
الصراع العثماني – البرتغالي في منتصف القرن السادس عشر	٣٤
ضعف الوجود البرتغالي وبروز القوى المنافسة	٣٦
العوامل الداخلية (الذاتية)	٣٦
العوامل الخارجية	٣٩
الفصل الثاني / التطورات السياسية والتجارية في القرن السابع عشر	٤٥
تمهيد	٤٦
الدولة الصفوية وعلاقاتها السياسية والتجارية	٤٧
العثمانيون وآل إفراسياب	٥٩
دولة اليعاربة وتجارة الخليج العربي	٦٩
القوى العربية الأخرى	٧٩
الأوروبيون	٨٢
الفصل الثالث / الطرق التجارية وأوضاعها في القرن السابع عشر	٩٢
الطرق البرية	٩٤

الطرق البحرية	١١١
السفن وأنواعها	١١٩
الفصل الرابع / السلع والمبادلات التجارية	١٢٩
السلع المتبادلة وأنواعها	١٣٠
النقود والعملات المتداولة	١٥٢
الأوزان والمكاييل والمقاييس	١٥٦
الخاتمة	١٥٩
المصادر والمراجع	١٦١
الكتب الوثائقية المنشورة	١٦٢
الرسائل العلمية غير المنشورة	١٦٢
المراجع العربية	١٦٣
المراجع الأجنبية	١٧٢
الدوريات العربية	١٧٥
الدوريات الأجنبية	١٧٨
الملاحق (الخرائط الإضافية والصور)	١٧٩
الملخص باللغة الإنجليزية	١٨٨

الخرائط

الخـــــارطة	الصفحة
محطات التجارة في طريقي الخليج العربي والبحر الأحمر	١٩
موانئ التجارة في الخليج العربي	٢٠
مراكز التجارة في البحار العربية	٢١
الطريق من الصين والهند بحراً إلى الخليـــج وفروعـــه البحريـــة والنهرية إلى آسيا الصغرى وموانئ شرق البحر المتوسط	١٠٩
الطريق من الصين والهند بحراً إلى البحر الأحمر وفروعه البريـــة إلى الشام ومصر	١١٠
الطريق البحري من الصين والهند إلى الخليج ومراكزه التجارية	١١٢
مناطق إنتاج القهوة في اليمن	١٤٨

الملاحق

(الخرائط الإضافية والصور)

الخريطة / الصورة	الصفحة
الخليج في القرن السابع عشر الميلادي	١٨٠
موانئ الخليج العربي	١٨١
الطريق الصحراوي الكبير	١٨٢
حركة الرياح السائدة في الخليج العربي والمحيط الهندي	١٨٣
التيارات السائدة في الخليج العربي والمحيط الهندي	١٨٤
ميناء مسقط	١٨٥
رأس الخيمة	١٨٦
بوشهر	١٨٧

ملخص

التجارة والملاحة في الخليج العربي
خلال القرن السابع عشر

إعداد
عبد الرزاق المعاني

المشرف
الأستاذ الدكتور علي محافظة

تهدف هذه الدراسة إلى تعريف جانب مهم من الجوانب المختلفة لتاريخ الخليج العربي خلال القرن السابع عشر، وهو الجانب الاقتصادي متمثلاً في التجارة والملاحة. وللإحاطة بهذا الموضوع تم تناوله في أربعة فصول تناول أولها الموقع الجغرافي للخليج وأهميته، وتحدث عن التجارة فيه قبل وصول البرتغاليين إلى الشرق عن طريق رأس الرجاء الصالح، وعن سيطرتهم على تلك التجارة، ثم حلّل عوامل ضعفهم وتلاشي وجودهم في المنطقة بظهور القوى المنافسة. وتناول الفصل الثاني ما حدث في الخليج من تطورات سياسية وتجارية خلال القرن، وتطرق للقوى السياسية المجاورة للخليج من عربية وغير عربية، كما تطرق للقوى الأوروبية، وما دار بين هذه القوى من تنافس للسيطرة على تجارة الخليج.

وتتبع الفصل الثالث طرق التجارة البرية منها والنهرية والبحرية، وتحدث عن القوافل التجارية. ثم عن صناعة السفن وتطورها وأنواعها. واستعرض الفصل الرابع السلع التجارية التي كانت رائجة في منطقة الخليج العربي والشرق عامة، كما تطرق للنقود والعملات التي استخدمت لأغراض البيع والشراء، وإلى الأوزان والمكاييل باعتبارها أدوات لتسهيل المبادلات التجارية.

وإتماما للفائدة تم تزويد هذه الدراسة بمجموعة من الخرائط تبين الطرق البرية والنهرية والبحرية وموانئ التجارة، ومحطاتها في الخليج العربي، وفي الطرق إليه، وذلك إضافة إلى خرائط توضح حركة الرياح والتيارات السائدة في الخليج وفي المحيط الهندي، وصور لأهم الموانئ في المنطقة.

المقدمـــــة

يتميز الخليج العربي بموقعه الجغرافي المتحكم بطرق التجارة، فقام العرب منذ أقدم العصور بنشاط تجاري واسع عبر طرق برية وبحرية عديدة، وامتد هذا النشاط إلى الهند والصين وفارس شرقا، والعراق شمالا وبلاد الشام غربا، ثم إلى سواحل البحر الأبيض المتوسط وأوروبا، ووصل إلى مصر وساحل إفريقية الشرقي.

وكانت التوابل محور هذا النشاط التجاري الواسع، ومحور التنافس بين القوى المحلية والقوى الأجنبية، فبعد أن سيطر العرب على تجارة المنطقة زمنا طويلا، وحققوا نجاحا ملحوظا في هذا المجال، تراجعوا أمام البرتغاليين الذين وصلوا إلى الخليج في أوائل القرن السادس عشر بأساطيلهم البحرية التجارية والحربية، وعملوا على الإفادة من موقعه الاستراتيجي، فسيطروا على الطرق التجارية إلى الهند، مما أدى إلى تراجع السيادة العربية البحرية والتجارية.

وتحول الخليج العربي إلى منطقة صراع بين البرتغاليين والقوى العربية والعثمانية من جهة، ثم بين البرتغاليين والإنجليز من جهة ثانية، واستمر ذلك حتى أوائل القرن الثامن عشر حيث اضطر البرتغاليون إلى الانسحاب من المنطقة. وكان التنافس بين الإنجليز والهولنديين من أجل السيطرة على طرق الملاحة، وعلى التجارة في منطقة الخليج العربي قد ظهر منذ أن بدأ الضعف يدب في أوصال البرتغاليين، ثم أخذ هذا التنافس – الذي انضم إليه الفرنسيون في وقت متأخر – يزداد حدة في القرن السابع عشر، وبدا تفوق الإنجليز على منافسيهم واضحا منذ بداية القرن الثامن عشر.

وقد حظي الخليج العربي بدراسات أكاديمية تناولت تاريخه السياسي والنشاط التجاري لعرب الخليج خلال العصور القديمة والوسطى. أما تاريخه الاقتصادي في القرن السابع عشر فلم تشر إليه تلك الدراسات إلا لماما، ولم يفرد أي من الباحثين دراسة تتناول التجارة والملاحة بشكل مقصود وإنما تطرقوا إليهما عرضا. فأطروحة نوال حمزة يوسف الصيرفي: (النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن ١٠هـ/١٦م) خرجت عن

إطارها الزمني إذ أولت اهتماما أكبر للفترة التي سبقت القرن السادس عشر، كما أن اهتمامها انصب على الجانب السياسي للنفوذ البرتغالي وليس على الجانب الاقتصادي.

أما أطروحة صالح أوزبران التي قدمت باللغة الإنجليزية لنيل درجة الدكتوراه في جامعة لندن، وترجم معظمها في كتاب: (الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي ١٥٣٤-١٥٨١) فقد ركزت على الصراع العثماني – البرتغالي في الخليج العربي في منتصف القرن السادس عشر.

ولعل أقدم أطروحة في هذا المجال هي أطروحة ستربلنغ **Stripling** المعنونة: (**The Ottoman Turks and Arabs 1511-1574**)، غير أنها أولت اهتمامها لتاريخ بلاد الشام ومصر في عهد المماليك، ولأثر اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح على تجارة هذين البلدين.

وقد نال الخليج العربي نصيبا أوفر في أطروحة جمال زكريا قاسم: (الخليج العربي: دراسة لتاريخ الإمارات العربية في عصر التوسع الأوروبي الأول ١٥٠٧-١٨٤٠)؛ ولكن طول الفترة الزمنية التي بلغت نحو ثلاثة قرون ونصف القرن، وامتدت حتى النصف الأول من القرن التاسع عشر شتت جهود الباحث، فجاءت معالجته للجانب الاقتصادي أقل عمقا وشمولا.

وظهرت أطروحات أخرى درست القرن السابع عشر ولكن كان تركيزها على الجانب السياسي أكثر من الاقتصادي، منها أطروحة حسين محمد القهواتي للماجستير التي جاءت بعنوان: (تاريخ العراق بين الاحتلالين ١٥٣٤-١٦٣٨)، وقد تطرقت هذه الأطروحة إلى بعض الجوانب المتعلقة بالتجارة في العراق، وبالطرق التجارية، مما أفاد الباحث منها كثيرا.

وهناك رسالة مصطفى عقيل الخطيب المطبوعة بعنوان: (التنافس الدولي في الخليج العربي ١٦٢٣-١٧٦٣)، غير أنها عالجت موضوعات شتى، كانت سياسية بالدرجة الأولى، أما الموضوعات الاقتصادية فكانت ثانوية فيها.

وهناك أطروحات تناولت بعض مناطق الخليج العربي، أو قواه السياسية، ومنها أطروحة غانم محمد رميض العجيلي المعنونة: (قيام حكم سلالة اليعاربة وانهيارها ١٦٢٤-١٧٤٩)، وقد ركزت على التطور السياسي لدولة اليعاربة، وتابعت بعض النشاطات البحرية لهذه الدولة. ومثل ذلك على أطروحة بارثيرست المعنونة: (The Yarubi Dynasty of Oman)، حيث أشارت إلى بعض الجوانب والنشاطات التجارية للبرتغاليين، وبعض القوى الأوروبية الأخرى، إلا أن هذه الرسالة درست بشكل خاص الجوانب السياسية لدولة اليعاربة.

كما نال الخليج وبالذات الجانب التجاري منه نصيبا وافرا في أطروحة حسين محمد القهواتي، التي قدمت لنيل الدكتوراه والمعنونة: (دور البصرة التجاري)، ولكن عدم حصول الباحث عليها حرمه من الإفادة منها.

يلاحظ من العرض السابق للدراسات العلمية التي تناولت الخليج أنها ركزت على الجانب السياسي أكثر من الجانب التجاري، كما أنها اقتصرت على فترات تاريخية إما سابقة أو متداخلة من القرن السابع عشر، وقد حفزني ذلك كله إلى تناول التجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر، محاولا تعريف هذين الجانبين، وذلك إيثارا للتعمق، لعلي أسد ثغرة في دراسات الخليج العربي، وأجسر فترة زمنية محددة هي القرن السابع عشر.

وهناك سبب آخر جعلني أختار هذا القرن بالتحديد هو أن المنطقة شهدت خلاله تطورات سياسية واقتصادية كانت على جانب كبير من الأهمية، ومع ذلك كان من أكثر الفترات التاريخية افتقارا للدراسات في المجال الاقتصادي.

وتقع هذه الدراسة في أربعة فصول وخاتمة، تناول الأول منها: الموقع الجغرافي للخليج العربي وأهميته في القرن السادس عشر، فتحدث عن التجارة العربية قبل وصول البرتغاليين، وعن البرتغاليين والسيطرة على التجارة الشرقية في القرن السادس عشر، وضعف الوجود البرتغالي بظهور القوى المنافسة.

وقد وضح هذا الفصل كيف أدى العرب دور الوسيط التجاري في نقل تجارة الشرق إلى موانئ الخليج العربي والبحر الأحمر، ومنها إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط فأوروبا، كما وضح كيفية السيطرة التي مارسها البرتغاليون على تجارة المنطقة في الشرق عامة، والخليج العربي خاصة، متخذين في ذلك وسائل وأساليب عديدة لتحقيق أهدافهم الاحتكارية، وذلك قبل انهيار وجودهم لأسباب محلية وخارجية ساهمت في ذلك، وقد تصدى لها هذا الفصل توضيحا وتحليلا.

وتناول الفصل الثاني التطورات السياسية والتجارية في القرن السابع عشر، وقد تطرق للقوى السياسية التي ظهرت في هذا القرن وهي: الدولة الصفوية، والعثمانيون، وآل إفراسياب، ودولة اليعاربة، والقوى العربية الأخرى، والقوى الأوروبية. وركز هذا الفصل على السياسات التي اتبعتها هذه القوى السياسية من أجل تنشيط التجارة، وما وقع من تنافس تجاري محموم بين القوى السياسية الأوروبية خاصة للسيطرة على تجارة الخليج.

وتناول الفصل الثالث الطرق التجارية وأوضاعها، حيث تعرض للطرق التجارية البحرية والنهرية، ودورها في النشاط التجاري للخليج العربي خلال القرن السابع عشر، ثم تناول الطرق البرية بما يعطي فكرة واضحة عنها، وعن القوافل التجارية بأنواعها. ثم تحدث عن صناعة السفن وتطورها باعتبارها الوسيلة الأساسية للنقل البحري والنهري.

وأما الفصل الرابع فكانت السلع التجارية المتبادلة بين منطقة الخليج العربي والشرق عامة محوره الأساسي، وإتماما للدراسة تم التطرق في هذا الفصل للنقود والعملات المستخدمة لأغراض البيع والشراء، أوروبية كانت أم محلية، وإلى الأوزان والمكاييل باعتبارها أدوات لتسهيل المبادلات التجارية.

وقد أفادت هذه الدراسة من عدد من الوثائق والمصنفات العربية والأجنبية التي تناولت منطقة الخليج العربي، وتحدثت عن نشاطها التجاري خلال القرن السابع عشر.

وكانت الوثائق من أهم المصادر التي تم الرجوع إليها في إعداد هذه الدراسة، ومن أبرزها الوثائق الإنجليزية التي نشرها وليم فوستر William Foster بعنوان: The English Factories in India 1618-1668. وتتألف هذه المجموعة من ثلاثة عشر جزءا، مع مقدمة لكل جزء. ولهذه الوثائق فائدة كبيرة لدارس الخليج العربي خلال القرن السابع عشر، لأنها لا تسلط الضوء على فعاليات الشركة الإنجليزية فحسب، وإنما تركز أيضا على بعض النشاطات العربية التي لا نجد لها ذكرا في المصادر المحلية العربية أو الفارسية. وقد أفدت من جميع الأجزاء في الاطلاع على المراسلات التي كانت تدور حول النشاط التجاري الهولندي في الشرق والخليج العربي.

كما اعتمدت الدراسة على وثائق البحرية البريطانية Great Britain, India Office, Marine Records. حيث يضم المجلد ٨٩١ من تلك الوثائق العديد من التقارير المهمة حول تجارة الخليج. وهذه التقارير موجودة أيضا في مختارات سلدانها: Selections From The State Papers, Bombay, Regarding the East Indian Company's Connection With a Summary of Events From 1600-1800. وهي أحد المصادر الوثائقية المهمة التي يمكن الاعتماد عليها في تتبع النشاطات التجارية الأوروبية خلال فترة الدراسة. وهذه الوثائق عبارة عن مراسلات بين ممثلي شركة الهند الشرقية في الخليج العربي وبلاد فارس وبين رئاسة الشركة، وقد تميزت هذه المراسلات بالإسهاب، الأمر الذي استغرق وقتا طويلا في استخلاص المعلومات المطلوبة. وقد اشتملت أيضا على مختصرات تاريخية شاملة عن بعض إمارات الخليج كمسقط، وقطر، والبحرين، ومشيخات الساحل العماني.

واعتمدت الدراسة كذلك على حوليات John Bruce المعنونة Annals of the Honorable East India Company 1600-1708 بمجلداتها الثلاثة التي تغطي فعاليات الشركة الإنجليزية منذ بداية القرن السابع عشر حتى عام ١٧٠٧، وتعطي صورة شاملة لتأثير العلاقات الدولية الأوروبية على النشاط التجاري، فضلا عن أن المؤلف وضع عناوين بارزة تسهل على الباحث الوصول إلى مبتغاه.

ومن الكتب التي لا تقل أهمية عن المصادر الوثائقية المذكورة سابقا، كتاب: (حوليات الآباء الكرمليين في فارس خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر) A Chronicle of the Carmelites in Persia التي تتعرض لكثير من النشاطات السياسية والتجارية والقوى الأوروبية والمحلية في منطقة الخليج العربي، وتوفر هذه الحوليات معلومات دقيقة لا نجدها في مصادر أخرى.

وتعتبر مؤلفات الرحالة الأوروبيين الذي زاروا المنطقة في فترات مختلفة مصادر مهمة لا يستغني عنها الباحث في تاريخ الخليج، وبخاصة المتعلقة بالقرن السابع عشر، ذلك لأن أصحابها زاروا موانئ الخليج العربي وبلاد فارس، وعاصروا الأحداث، وكانوا شهود عيان لها خلال فترة الدراسة، وتأتي رحلة تكسيرا Texeira التي ترجم جعفر خياط بعض فصولها تحت عنوان (رحلة تكسيرا إلى العراق ١٦٠٤) من أهم الرحلات في القرن السابع عشر، فقد تضمنت كثيرا من المعلومات المتعلقة بالخليج العربي بجوانبه المختلفة.

ولعل أهم الرحلات لموضوع دراستنا هي رحلة الأب كير Abbe Carre الذي زار الهند والشرق خلال الفترة ١٦٧٢-١٦٧٤ التي تعد فترة الازدهار والتفوق التجاري الهولندي في بلاد فارس والخليج العربي، وقدم رحلته في ثلاثة أجزاء تناول فيها التجارة الهولندية في بندر عباس وفي البصرة، كما تناول علاقة الهولنديين بالصفويين من خلال وصفه لبعض الاحتفالات في دار الحاكم في بندر عباس. ولرحلة تافرنييه (Tavernier)، التي ترجمها إلى اللغة العربية بشير فرنسيس وكوركيس عواد بعنوان: (العراق في القرن السابع عشر) أهمية خاصة، لأن ما ترجم منها لا يخص العراق فقط، وإنما يتطرق لبلاد فارس. ولهذه الرحلة فوائد كبرى فيما يتعلق بالطرق البرية، والسلع التجارية، وعلاقات الدول الأوروبية بالمنطقة. ومثل ذلك يقال عن الرحلة التي قام بها آلن فليرز عام ١٩٣٩، فعلى الرغم من أن هذا الوقت متأخر إلا أن كتابه (أبناء السندباد) يمكن الاعتماد عليه كمصدر لتاريخ الحياة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر، وذلك لأن هذين الجانبين لم يتطورا تطورا ملحوظا بل لم يختلف وضعهما كثيرا عما كان عليه من قبل وحتى اكتشاف البترول. وقد قام المؤلف برحلته على متن أحد المراكب الشراعية الكويتية ابتداء من البصرة شمالا وانتهاء بسواحل إفريقية الشرقية، مرورا بموانئ الخليج

المختلفة، وسواحل الجزيرة العربية الشرقية والجنوبية وعدن. ومما يذكر أن هذا المؤلف لم يترك صغيرة ولا كبيرة إلا أوفاها حقها من الوصف، فقد وصف المراكب وأجزاءها، ووصف الموانئ التي توقف عندها، وقدم تفصيلات كثيرة عن فنون الملاحة البحرية العربي. والحقيقة أن كتاب آلن فليبرز (أبناء السندباد) كتاب ممتع، كتب بأسلوب قصصي. وقد أصبح هذا الكتاب في متناول الجميع بعد أن ترجمته وزارة الإعلام في دولة الكويت إلى اللغة العربية.

واعتمدت هذه الدراسة على مجموعة من الكتب المتخصصة، أهمها كتاب (الخليج بلدانه وقبائله) لصموئيل مايلز Samuel Miles : (The Countries and Tribes of Persian Gulf). ويعتبر هذا الكتاب أول المصادر الأجنبية وأهمها فيما يتعلق بالخليج، فهو مصدر أساسي يحتوي معلومات قيّمة في مجالات مختلفة، ويقع في مجلدين تم إصدارهما عام ١٩١٩، وكان مؤلفه مايلز قد عمل وكيلاً سياسياً وقنصلاً عاماً لبريطانيا في مسقط عام ١٨٧١م، ولعل هذا يزيد من قيمة المعلومات التي أوردها في كتابه.

ويلي كتاب مايلز في الأهمية كتاب أرنولد ويلسون: الخليج الفارسي A. Wilson: The Persian Gulf. وقد نشر هذا الكتاب للمرة الأولى في لندن عام ١٩٢٨، ثم أعيدت طباعته عام ١٩٥٤، وهو دراسة للمنطقة منذ العصور القديمة، مع تركيز أكثر على العصور المتوسطة.

ومن الكتب الأجنبية الحديثة المترجمة إلى اللغة العربية، والمعتمدة على مصادر وثائقية كتاب ب.ج سلوت، بعنوان: (عرب الخليج ١٦٠٢-١٧٨٤)، ترجمة عائدة خوري، أبو ظبي ١٩٩٣، وقد كان اعتماد المؤلف بالدرجة الأولى على الوثائق الهولندية، وفي الكتاب معلومات ترد لأول مرة عن تاريخ الخليج، ولم تتعرض لها مصادرنا المعروفة، عربية كانت أم أجنبية. ومثل ذلك يقال عن ك. د بوكسر، المعنون: (إمبراطورية هولندا البحرية ١٦٠٠-١٨٠٠) ترجمة شوقي جلال، أبو ظبي ١٩٩٤، الذي رصد النشاطات الهولندية التجارية والسياسية في الشرق عامة، مع بعض الإشارات إلى منطقة الخليج العربي.

ومن بين الكتب التي يجب ذكرها في هذه الدراسة المصادر العمانية، فـــهي وإن أغفلت تاريخ عمان في القرن السادس عشر وبداية القرن السابع عشر، إلا أنها ســاهمت بشكل كبير في تدوين الأحداث التاريخية الخاصة بالمنطقة بعد طرد البرتغاليين من عمان في منتصف القرن السابع عشر. وقد أشير إلى هذه المصادر في متن الرسالة وفي ثبـت المصادر والمراجع.

كما استفادت هذه الدراسة من المراجع العربية مع أنها – علـى العمـوم – لـم تتعرض للتجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر بشكل مباشر، وإنما أشارت إلى ذلك مجرد إشارات، وبشكل موجز، وهي تتناول مواضيع أخرى. وقد كانت مؤلفـات الدكتور عبد الأمير محمد أمين (المصالح البريطانية فـي الخليـج العربـي) و (نشـاط الأوروبيين التجاري في آسيا) خير معين لي في هذه الدراسة، وخاصة الأخـير، إذ إنـه رغم تركيزه على نشاط الأوروبيين التجاري في آسيا، تضمن الكثير ممـا لـه علاقـة بموضوع دراستنا، وبشكل خاص ذلك الجزء الذي يتنـاول السـلع التجاريـة والتنـافس التجاري الأوروبي في الخليج.

وهناك دراسات أخرى كثيرة أفاد منها الباحث، وقد تمت الإشارة إليها في هوامش الرسالة وفي قائمة المصادر والمراجع، وكانت كبيرة الفائدة حيث أمدت البـاحث بمـادة غزيرة، وساهمت في توجيه خطواته.

لقد حرصت هذه الدراسة على تقديم مادة علمية موثقة تغطي موضوعها، وتعطـي صورة واضحة للتجارة والملاحة في الخليج خلال القرن السابع عشر، وأرجو أن أكون قد وفقت في ذلك بفضل الله، وبفضل أساتذتي الذين شرفوني بالتلمذة على أيديـهم، وبذلـوا جهودهم في التوجيه وإنارة الطريق، والأخذ باليد.

الفصل الأول

تجارة الخليج العربي في القرن السادس عشر

تجارة الخليج العربي في القرن السادس عشر

تمهيد:

يتميز الخليج العربي بموقعه المتوسط في قلب العالم القديم، وهو بهذا الموقع إنما يمثل نقطة وصل بين القارات الثلاث: آسيا وإفريقية وأوروبا. وهو بحر داخلي يلتصق بالهلال الخصيب الذي يشكل جسراً يربط بين قارتي آسيا وإفريقية من ناحية، وبين قارة أوروبا من ناحية أخرى. وبالتالي فإنه يعتبر منفذاً طبيعياً يتيح للمتنقلين بين تلك القارات تجنب الحواجز الصحراوية منها والجبلية.

ويبلغ طول الخليج العربي من البصرة حتى ساحل عُمان نحو ثمانمائة كيلومتر، بينما يبلغ عرضه شرق شبه جزيرة قطر نحو مائتين وثمانية وعشرين كيلومتراً، وعند مضيق هرمز ستة وأربعين كيلومتراً. وأما مساحته فتقدر بنحو ربع مليون كيلومتر مربع.

ويقع الخليج العربي بين خطي عرض: ٢٣ و ٣٠ درجة شمالاً، وخطي طول ٤٨ و ٥٧ درجة شرقاً في منطقة شديدة الحرارة والرطوبة.

ويقرّب الخليج العربي – بفضل امتداده في قلب العالم القديم – بين المعبر البري الذي يخترق العراق وسوريا وبين بلدان الشرق الأقصى، مما أعطى هذا الذراع البحري أهمية تجارية أفضل من طريق البحر الأحمر، ولذلك فإن تجارة الهند مع أوروبا "قد اتخذت دوماً هذه الطريق (طريق الخليج العربي) حتى اكتشاف طريق الهند عبر رأس الرجاء الصالح"[1].

---

[1] أوليفيه، رحلة أوليفيه إلى العراق ١٧٩٤–١٧٩٦، ترجمة يوسف حبي، مطبعة المجمع العلمي العراقي، ١٩٨٨، ص١٥٩. وسيشار له فيما بعد: أوليفيه، رحلة؛ إبراهيم شريف، الشرق الأوسط، شركة دار الجمهورية، بغداد، ١٩٦٥، ص٢٣. وسيشار له فيما بعد: شريف، الشرق الأوسط.

إن المناطق المعنية بهذه الدراسة هي مناطق الساحل الشرقي والساحل الغربي للخليج العربي والموانئ التي قامت عليهما. وسبب ذلك هو أن التجارة في كل من هذين الساحلين كانت مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالساحل الآخر، كما أن الدول التي زاولت النشاط التجاري في مياه الخليج العربي كان لها - كما يقول آدموف - مراكز تجارية خاصة، فالعرب مثلاً تمت لهم السيطرة المطلقة على تجارة الخليج العربي، وظلوا يتمتعون بمركز السيادة حتى القرن السادس عشر، حيث انتقلت السيادة إلى البرتغاليين ثم إلى الهولنديين. وقد اشتهر خلال فترة السيادة العربية على تجارة الخليج العربي ميناء سيراف، وفي زمن السيطرة البرتغالية اشتهر ميناء هرمز حتى الربع الأول من القرن السابع عشر، وفي خلال فترة السيادة الهولندية اشتهر ميناء كمرون كمركز لتجارتهم، وبقي كذلك حتى آخر القرن السابع عشر حيث ساد الإنجليز[١].

يبدأ الساحل الشرقي للخليج من رأس جاسك على الساحل الفارسي (الشرقي) ومن مسقط على الساحل الغربي، ويلتقي طرفهما الشمالي بميناء الفاو في العراق حيث تبدأ الطرق المؤدية إلى البحر المتوسط، بينما ينفتح طرفهما الجنوبي على سواحل المحيط الهندي وشرقي إفريقية، وهذا ما جعل الخليج محوراً لطرق المواصلات الدولية[٢].

وهكذا يلاحظ أن الخليج العربي تمتع بموقع استراتيجي مهم منحه مكانة مرموقة كمركز للتجارة والنشاط الملاحي على مر العصور، وأصبح ميداناً للصراع بين القوى المختلفة للاستحواذ عليه، والسيطرة على طرق التجارة فيه، ولم يزل هذا الصراع محتدماً حتى الوقت الحاضر بشكل أو بآخر.

---

[١] آدموف، التجارة الدولية في الخليج العربي خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ترجمة نوري عبد البخيت، مجلة الخليج العربي، ع٩، ١٩٧٨، ص١٠٧. وسيشار له فيما بعد: آدموف، التجارة الدولية.

[٢] ب. ج سلوت، عرب الخليج، ١٦٠٢-١٧٨٤، ترجمة عايدة خوري، المجمع الثقافي، أبو ظبي، ط٢، ص٢٣. وسيشار له فيما بعد: سلوت، عرب الخليج؛ وانظر أيضاً:

- Curzon, Persia and the Persian Question, London, 1982, vol. 11, p.399.

ويحتوي الخليج العربي على عدد كبير من الجزر الصغيرة التي يشجع وجودها الملاحة فيه، حيث تجد السفن فيها دائماً ملجأ من العواصف البحرية الخطرة[1].

كانت سفن التجارة القادمة من الشرق ترسو في موانئ الخليج العربي مثل سيراف وقيس وهرمز ومسقط وصحار والبحرين والبصرة، حيث تفرغ حمولتها من السلع ليجري توزيعها على المدن الداخلية أو لإعادة تصديرها إلى مناطق أخرى. وكان تعدد الموانئ التجارية الصالحة لرسو السفن في الخليج العربي سبباً رئيسياً لازدياد أهميته، وازدهار حركة التجارة فيه. وعلى ذلك فإن نظرة سريعة على موانئ الخليج العربي قبل وصول البرتغاليين تعد ضرورية لبيان ما وصلت إليه تجارة الخليج العربي بعد وصولهم، وما دار من صراع حولها فيما بعد.

تعد سيراف من أقدم المراكز التجارية ازدهاراً في الخليج العربي، وتقع على الساحل الشرقي للخليج، وقد احتلت مكانة تجارية مهمة في القرون الثلاثة الأولى من الهجرة. وظلت سيراف مستودعاً رئيسياً للبضائع في الخليج، حتى حلت قيس محلها في هذه المكانة بسبب التطورات السياسية في الشرق، وضعف الدولة العربية العباسية[2].

برزت قيس كميناء تجاري مهم في الخليج العربي خلال الفترة ١١٠٠-١٣٠٠م، وبفضل ما كان لها من أسطول بحري سيطر حكامها على الجزر والمقاطعات الكبيرة الواقعة على جانبي الخليج، إلا أنها سرعان ما فقدت تلك المكانة لهرمز، التي غدت أهم منطقة لتجميع السلع التجارية في الخليج العربي حتى وصول البرتغاليين إليه في مطلع القرن السادس عشر.

---

[1] شريف، الشرق الأوسط، ص٢٤؛ نوال حمزة الصيرفي، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري/السادس عشر الميلادي، مطبوعات دار الملك عبد العزيز، الرياض، ١٩٨٣، ص٢٩. وسيشار له فيما بعد: الصيرفي، النفوذ البرتغالي في الخليج.

[2] روبرت جيران لاندن، عُمان منذ سنة ١٧٥٦ مسيراً ومصيراً، ترجمة محمد أمين عبد الله، المطبعة الشرقية، ١٩٨٨، ص٢٦-٢٧. وسيشار له فيما بعد: لاندن، عُمان منذ سنة ١٧٥٦.

واحتلت هرمز الجديدة المكانة التجارية لهرمز القديمة، حتى أصبحت مركزاً لدولة تجارية ما بين ١٣٣٠-١٥٠٧م، وامتدت سلطتها لتشمل الخليج العربي حتى البصرة، وكان ملوكها من العرب.

إن الموقع الاستراتيجي المهم لهرمز الذي يتحكم بالمضائق المؤدية إلى المياه الداخلية للخليج، جعلها تسهم بدور أكبر في التجارة مع الشرق، وهذا ما نلمسه من وصف الرحالة الإيطالي فارتيما Varthema لها في مطلع القرن السادس عشر، إذ قال:

"إنها مدينة لا ثانية لها في الموقع الممتاز وكثرة اللآلئ...فيها ما يقرب من ثلثمائة سفينة، تأتيها من عدة بلاد، وفيها حوالي أربعمائة تاجر ووكيل يمكثون على نحو مستمر لنقل البضائع التي تأتي من المناطق الأخرى مثل الحرير واللؤلؤ والتوابل"[١].

أما على الساحل الغربي لعُمان، فقد ازدهرت صحار وقلهات ومسقط. وكانت الأولى من محطات التجارة المهمة في الخليج، إلا أن الظروف السياسية التي أحاطت بالمنطقة أدت إلى اضمحلال مكانتها لصالح مدن أخرى، فقد أشار أبو الفدا إلى أن بلدة صحار بلدة خربة في القرن ٨هـ/١٤م[٢]. وازدهرت قلهات بعد تدهور وخراب صحار، وخاصة أن معظم أهالي قلهات كانوا يشتغلون بالتجارة.

وكان لمسقط أهمية تجارية كبيرة على ساحل عُمان، إذ أنها محطة تجارية مهمة ومركز عظيم من مراكز تموين السفن، وظلت تمثل هذه المكانة حتى مجيء البرتغاليين[٣].

---

(١) - The I tinerary of Ludovico di Varthema 1502-1508, translated by from the Italian into English by J.W. Jones, (London, 1928), pp. 38-39.

(٢) أندرو ويليامسون، صحار عبر التاريخ، ترجمة محمد أمين عبد الله، ط٢، مطابع سجل العرب، ١٩٨٢، ص١٢، ٤٨. وسيشار له فيما بعد: ويليامسون، صحار عبر التاريخ.

(٣) - Donald Hawley, Some Surprising Aspects of Omani History, Asian Affairs, vol. 8, no.1, (Feb. 1982), p.36.

تقع مسقط على مفترق الطرق التجارية القادمة من البحر الأحمر والخليج العربي إلى الهند وإفريقية، وقد وفرت لها الطبيعة من التضاريس ما جعلها ميناء صالحا وآمنا في وقت معا، فهي محاطة من البر بسلسلة جبلية منيعة صعبة الاجتياز، وليس من السهل اقتحامها، وخاصة أن هذه المدينة لا تتشعب منها طرق قد يسلكها المهاجمون(١).

ولتعزيز المنعة الطبيعية لمسقط بنيت حولها الأسوار والقلاع، فكان هناك سور يحيط بجانبيها الغربي والجنوبي، إضافة إلى مجموعة من الأبراج التي كانت وظيفتها مراقبة مداخل المدينة من البر والبحر، وذلك بإعطاء إشارات ضوئية للقلاع والحصون حتى تستعد للدفاع(٢). وزيادة في الحفاظ على الأمن كان يحظر دخول السفن إلى ميناء مسقط بعد الغروب، فالسفن التي تصل في هذا الوقت كان عليها الانتظار حتى اليوم التالي(٣).

وكان ميناء مسقط – بالإضافة إلى أهميته للتجارة الخارجية – مركزا لتصريف البضائع المحلية إلى الخارج، فكانت القوافل التجارية ترد إليه من مناطق البلاد الداخلية محملة بالسلع المنتجة محليا كالأعشاب الطبية والجلود والعسل والزبيب، وتعود بالسلع الواردة إلى الميناء من الهند وأوروبا كالأرز، والتوابل، والسكر، والأقمشة(٤).

أما البحرين فكانت أيضا من المراكز البحرية والتجارية المهمة، وهي مجموعة من الجزر أكبرها جزيرة البحرين التي تقع في منطقة تتوسط بين مضيق هرمز وشط العرب، ويبلغ طولها ٣٠ ميلا وعرضها ٩ أميال. وقد تمتعت هذه الجزيرة بميناء تتوافر

(١) رودلف سعيد روت، سلطنة عمان خلال حكم السيد سعيد بن سلطان ١٧٩١-١٨٥٦، ترجمة عبد المجيد حسيب القيسي، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة ١٩٨٣، ص٤٥. وسيشار له فيما بعد: روت، سلطنة عمان.

(٢) علاء نورس، السياسة الإيرانية في الخليج العربي إبان عهد كريم خان ١٧٥٧-١٧٧٩، بغداد، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، ١٩٨٢، ص٥٦-٥٧. وسيشار له فيما بعد: نورس، السياسة الإيرانية في الخليج العربي.

(٣) روبين بيدويل، عمان في صفحات التاريخ، ترجمة محمد أمين عبد الله، سلطنة عمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ص٢٦-٢٧. وسيشار له فيما بعد: بيدويل، عمان في صفحات التاريخ.

(٤) - Great Britain, Indian Office, Marine Records, vol.891, 15 Aug. 1790, Report on Trade of Arabia and Persia, by Samuel Monsty and Harford Jones.

فيه الحماية الطبيعية[١]، كما تمتعت بكثير من الينابيع العذبة، والأشجار وخاصة النخيل. وقد كان توافر الماء العذب فيها بكثرة عامل جذب للسفن التجارية[٢].

وتعتبر البحرين سوق اللؤلؤ الرئيسي في الخليج، وفيها كانت اللآلئ تثقب ثم تصدر إلى الخارج[٣]. كما اشتهرت بصناعة السفن التي كانت تتطلب تشغيل مئات النجارين، وتستهلك كميات كبيرة من الأخشاب المستوردة من الهند[٤]. كما كانت البحرين تستورد الأرز والسكر والفلفل والقصدير والحديد والرصاص والأقمشة والتوابل من الهند، والبن من اليمن عن طريق عُمان، والفواكه المجففة والحبوب من بلاد فارس، والبلح والحبوب من البصرة[٥].

وتعد البصرة من الموانئ التجارية المهمة في الخليج بل أهمها، وتقع على الضفة الغربية لشط العرب بالقرب من التقاء نهري دجلة والفرات، وتبعد عن رأس الخليج نحو ١١٢كم[٦]. وتعتبر المنفذ الوحيد للعراق على الخليج، وكانت تجارة الشرق ترد إليها لتنتقل منها إلى مناطق العراق الداخلية، وإلى غربي فارس وبلاد الشام.

ولم يعب البصرة كميناء سوى كثرة الترسبات في شط العرب لا سيما قرب المدينة، وقد أدى ذلك إلى ضحالة المياه مما جعل رسو السفن في الميناء صعباً، ولذلك

---

[١] أرنولد ويلسون، تاريخ الخليج، ترجمة محمد أمين عبد الله، ط٢، مطابع سجل العرب، ١٩٨٢، ص٥٦-٥٧. وسيشار له فيما بعد: ويلسون، تاريخ الخليج؛ ج. ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ٧ج، ترجمة مكتب حاكم قطر، الديوان الأميري، الدوحة، ١٩٦٧، ج١، ص٢٦٣. وسيشار له فيما بعد: لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي.

[٢] محمد خليفة النبهاني، التحفة النبهانية في تاريخ الجزيرة العربية، القاهرة، ١٩٤٢، ص٢٤-٢٥. وسيشار له فيما بعد: النبهاني، التحفة النبهانية.

[٣] عيسى القطامي، دليل المحتار في علم البحار، الكويت، مطبعة حكومة الكويت، ط٣، ١٩٧٦، ص٢٠. وسيشار له فيما بعد: القطامي، دليل المحتار.

[٤] لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج١، ص٣١.

[٥] - Marine Records, vol. 891, Aug 15, 1790.

[٦] - Marine Records, vol. 891, 15 Aug. 1790.

كانت تضطر إلى الرسو في المياه الأكثر عمقاً، ومن ثم تنقل البضائع منها أو إليها بوساطة القوارب[١].

وكان في البصرة سوق ضخم تنتشر فيه المتاجر الشرقية والغربية، وكانت ترد إلى السوق بضائع كثيرة ومتنوعة، فمن الهند: السكر والأرز، والحديد، والمنسوجات القطنية، والشالات، والرصاص، والنيلة. ومن مسقط: الرقيق، والعاج الإفريقي. ومن فارس: ماء الورد، والفواكه المجففة، والنحاس، والعقاقير. ومن الشام: المنسوجات والمجوهرات، والأواني الزجاجية، والتبغ. وكانت السلع التي ترد إلى البصرة من الشام يعاد تصديرها إلى فارس والجزيرة العربية ومسقط والهند، بينما كانت السلع التي تصل إلى البصرة من تلك الأقطار تجد طريقها إلى بغداد وحلب، ومنها إلى أوروبا[٢].

وهناك موانئ خليجية أخرى كان النشاط التجاري فيها ملحوظاً منها ميناء الزبارة، ويقع على الجانب الغربي من رأس قطر، على حافة خور عميق يسمى باسمها[٣]. وكانت الزبارة مسوّرة، وتحيط بها الحصون على شكل دائرة[٤].

ومن هذه الموانئ أيضاً ميناء جلفار (رأس الخيمة)، ويقع على رقعة من الأرض بين البحر والخور الذي استُخدم كمرفأ أو ميناء. ويبلغ طول البلدة نصف ميل تقريباً، بينما يبلغ عرضها نحو ربع ميل. وفيها قلاع تحميها من ناحيتي البر والبحر، وبعض هذه القلاع كان كبيراً مسلّحاً بالمدافع[٥].

---

[١] الكسندر آدموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها في القرن التاسع عشر، ترجمه عن الروسية هاشم صالح التكريتي، ٢ج، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، ١٩٨٩، ج٢، ص٢١١. وسيشار له فيما بعد: آدموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها.

[٢] جون كيلي، بريطانيا والخليج ١٧٩٥-١٨٧٠، ترجمة محمد أمين عبد الله، مراجعة عبد المنعم عامر، ٢ج، سلطنة عُمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٧٩، ج١، ص٦٣. وسيشار له فيما بعد: كيلي، بريطانيا والخليج.

[٣] أحمد مصطفى أبو حاكمة، تاريخ الكويت الحديث ١٧٥٠-١٩٦٥، الكويت، ذات السلاسل، ١٩٨٤، ص١٩٧. وسيشار له فيما بعد: أبو حاكمة، تاريخ الكويت الحديث.

[٤] المرجع نفسه، ص١٩٨.

[٥] كيلي، بريطانيا والخليج، ج١، ص٣٨.

ولم يكن رسو السفن الكبيرة في ميناء جلفار سهلاً، ولذلك كانت تضطر إلى الرسو على بعد ميل ونصف من الميناء. أما السفن الصغيرة فيمكنها الاقتراب حتى مسافة ٥٠٠ متر من الشاطئ[١]. وكان هذا الميناء قادراً على استيعاب نحو مائة مركب تتراوح حمولتها بين ٣٠٠-٤٠٠ طن[٢].

وكانت السفن تصل إلى ميناء جلفار محملة بالسلع المختلفة، فمن البصرة والبحرين: التمور والخيول. ومن فارس: البارود والسجاد والأقمشة. ومن مسقط: السكر، والأقمشة، والنيلة، والتمور. ومن الهند: الحديد، والأرز، والخيوط[٣].

ومن موانئ الخليج كذلك: بوشهر، وتقع على الساحل الشرقي منه، وهي عبارة عن شبه جزيرة تتصل بالبر من الشرق عبر يابسة تتوسطها أربع بحيرات[٤]. وكان رسو السفن الكبيرة منها والصغيرة سهلاً في هذا الميناء، مما أعطاه ميزة على كثير من الموانئ الأخرى[٥].

وهناك أيضاً ميناء بندر عباس الذي كان يعرف بـ (جمبرون) قبل أن يطلق عليه الشاه عباس هذا الاسم في القرن السابع عشر. ويقع هذا الميناء عند مدخل الخليج على الساحل الشرقي قرب هرمز، ويبعد ٢٨٠ ميلاً إلى الشمال الغربي من مسقط[٦]. وتقوم مدينة بندر عباس على شاطئ رملي منخفض، وتقترب مبانيها إلى مسافة مائة ياردة من مياه الخليج، بل إن مياهه تلامس جدران هذه المباني في حالة ارتفاع المد. ويصلح ميناء بندر عباس لرسو السفن، فهو في مأمن من الرياح من ثلاث جهات، باستثناء الجهة

---

(١) - J.S., Buckingham, Travels in Assyria, Media, and Persia , 2 vols. (London, 1829), vol.2, p. 412.

(٢) - Al – Gasimi, The Myth of Arab Piracy in the Gulf, (USA:1988), p. 13.

(٣) كيلي، بريطانيا والخليج، ج١، ص٤٢-٤٣.

(٤) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج١، ص٤٣١.

(٥) جاكلين بيرين، اكتشاف جزيرة العرب، ترجمة قدري قلعجي، تقديم الشيخ حمد الجاسر، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٦٣، ص١٦٩. وسيشار له فيما بعد: بيرين، اكتشاف جزيرة العرب.

(٦) لوريمر، دليل الخليج، القسم الجغرافي، ج١، ص١٢.

الجنوبية الشرقية، غير أن السفن الكبيرة تجد صعوبة في الوصول إليه لضحالة مياهـــه، فترسو على بعد أربعة أميال من الشاطئ. وقد بلغ هذا الميناء قمة ازدهاره فـــي أواخـــر القرن السابع عشر، إذ كان يستقبل السفن الذاهبة إلى البصرة أو الآتية منها "حيث يجـــد التجار فيه سوقاً رائجة لبضائعهم. وتأتي تجارة التوابل في الدرجة الثانية بعـــد الأقمشـــة الهندية، ويبيعها الهولنديون بالجملة بجانب النحاس والسكر، ويشترون...القطنية والحريـــر الخام أو المنسوج إلى جانب كميات هائلة من الذهب والفضة"[(١)].

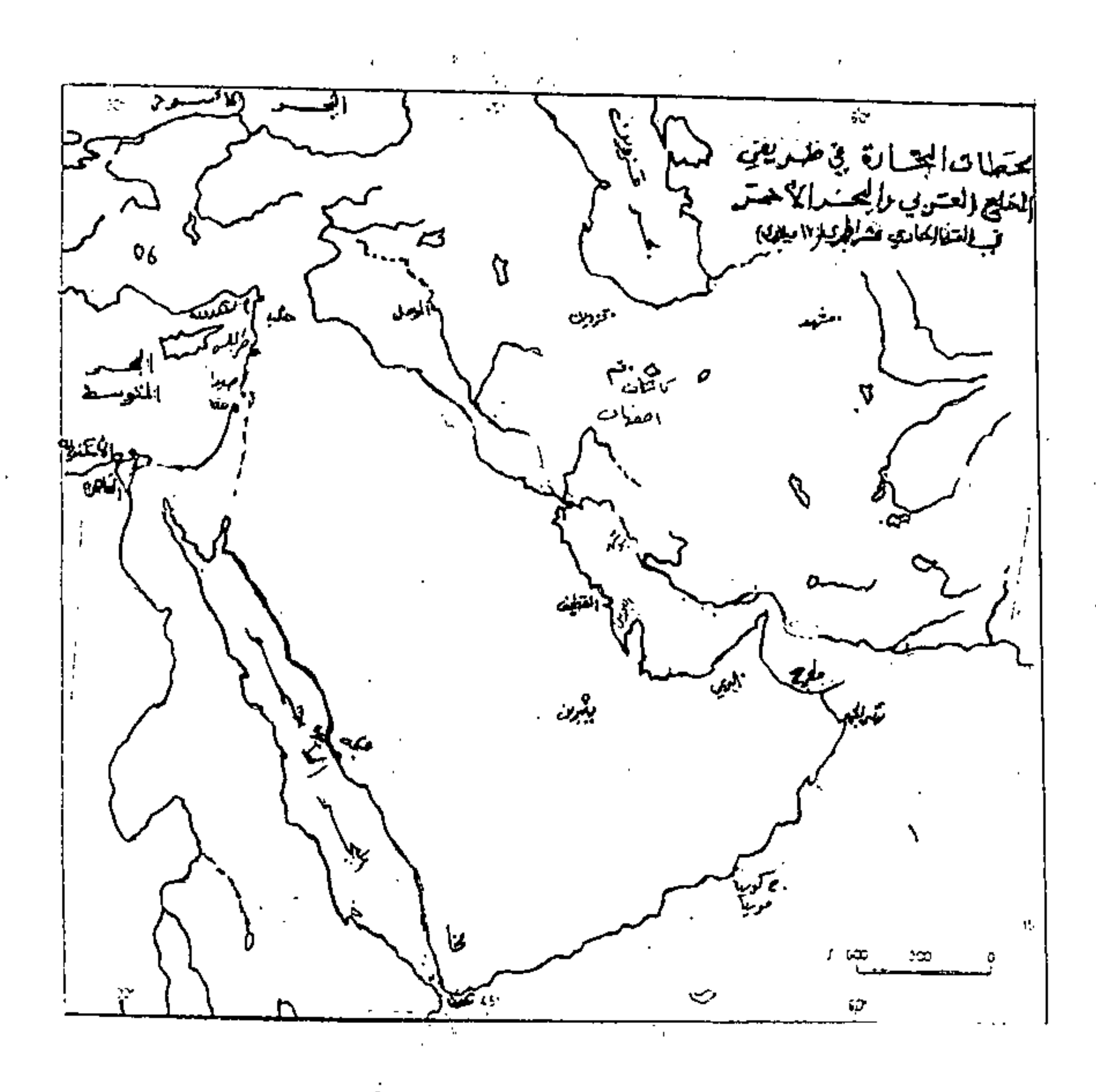
إن ازدهار الموانئ الواقعة على جانبي الخليج، ليدل دلالة واضحة علـــى أهميـــة موقعه، وأهمية تلك الموانئ في العلاقات التجارية بين الشرق وحوض البحر المتوســـط، وقد عبر عن ذلك أحد الباحثين بقوله: "لو سدّ الخليج العربي لم تكن هناك مطلقاً أهميـــة تجارية للقسم الشرقي من حوض البحر المتوسط في التجارة العالمية"[(٢)]. وهذه الأهميـــة البالغة هي التي جعلت البرتغاليين يصبون جام غضبهم على موانئ الخليج، ويعملون على تخريبها وتدميرها لكي يضطر مستخدموها إلى التحول إلى طريق رأس الرجاء الصـــالح بهدف احتكار التجارة العالمية.

وفيما يلي ثلاث خرائط توضيحية تبين أولاها: محطات التجارة في طريقي الخليج العربي والبحر الأحمر، والثانية: موانئ التجارة في الخليج العربـــي، والثالثـــة: مراكـــز التجارة في البحار العربية، وذلك خلال القرن السابع عشر. ويلاحظ أن الخارطتين الأولى والثالثة تبينان أيضاً شواطئ شبه الجزيرة العربية الجنوبية والغربيـــة (المحيـــط الـــهندي والبحر الأحمر) وامتدادها في بلاد فارس والهند.

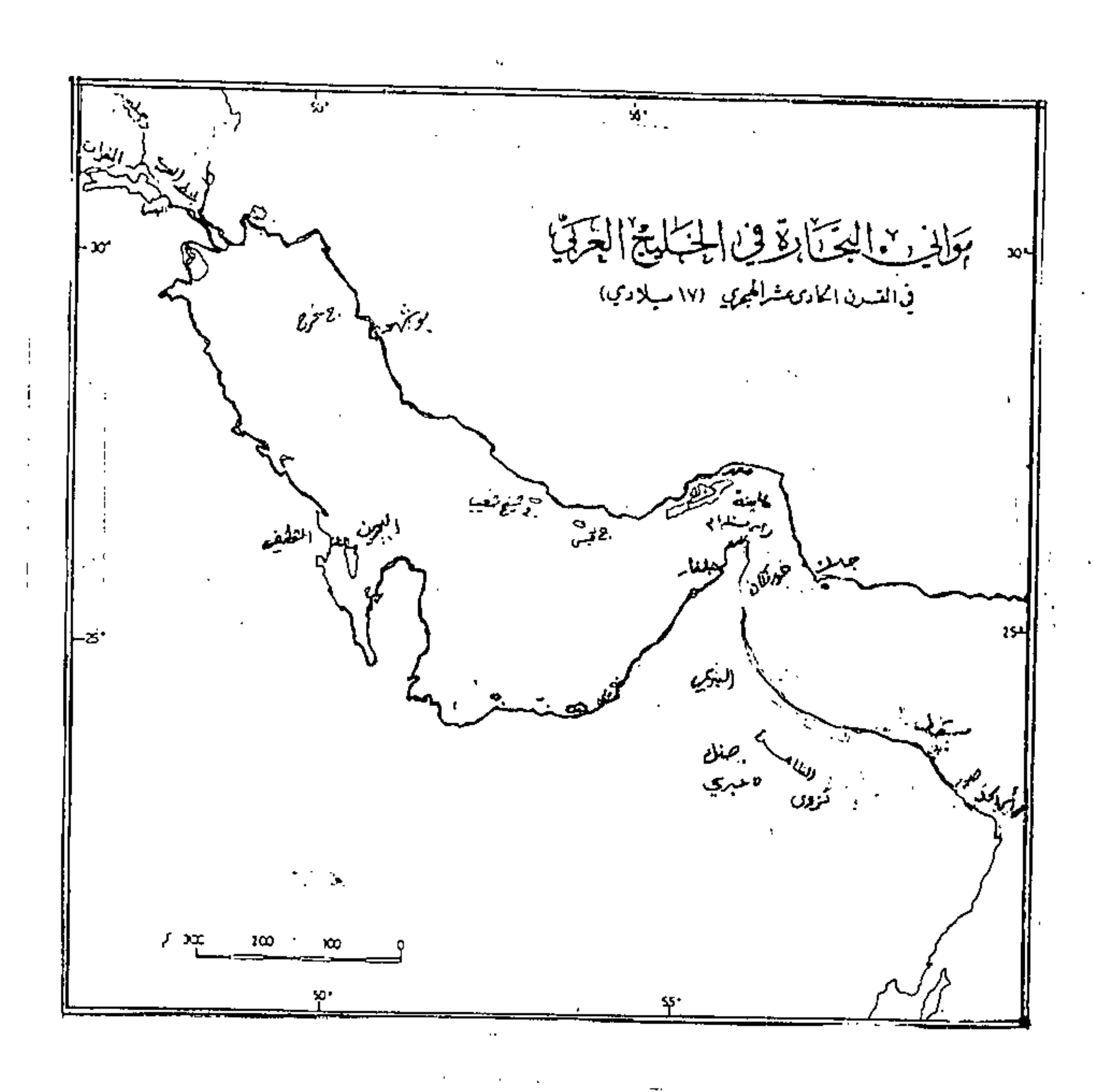
---

(١) ويلسون، تاريخ الخليج، ص١٣٧.

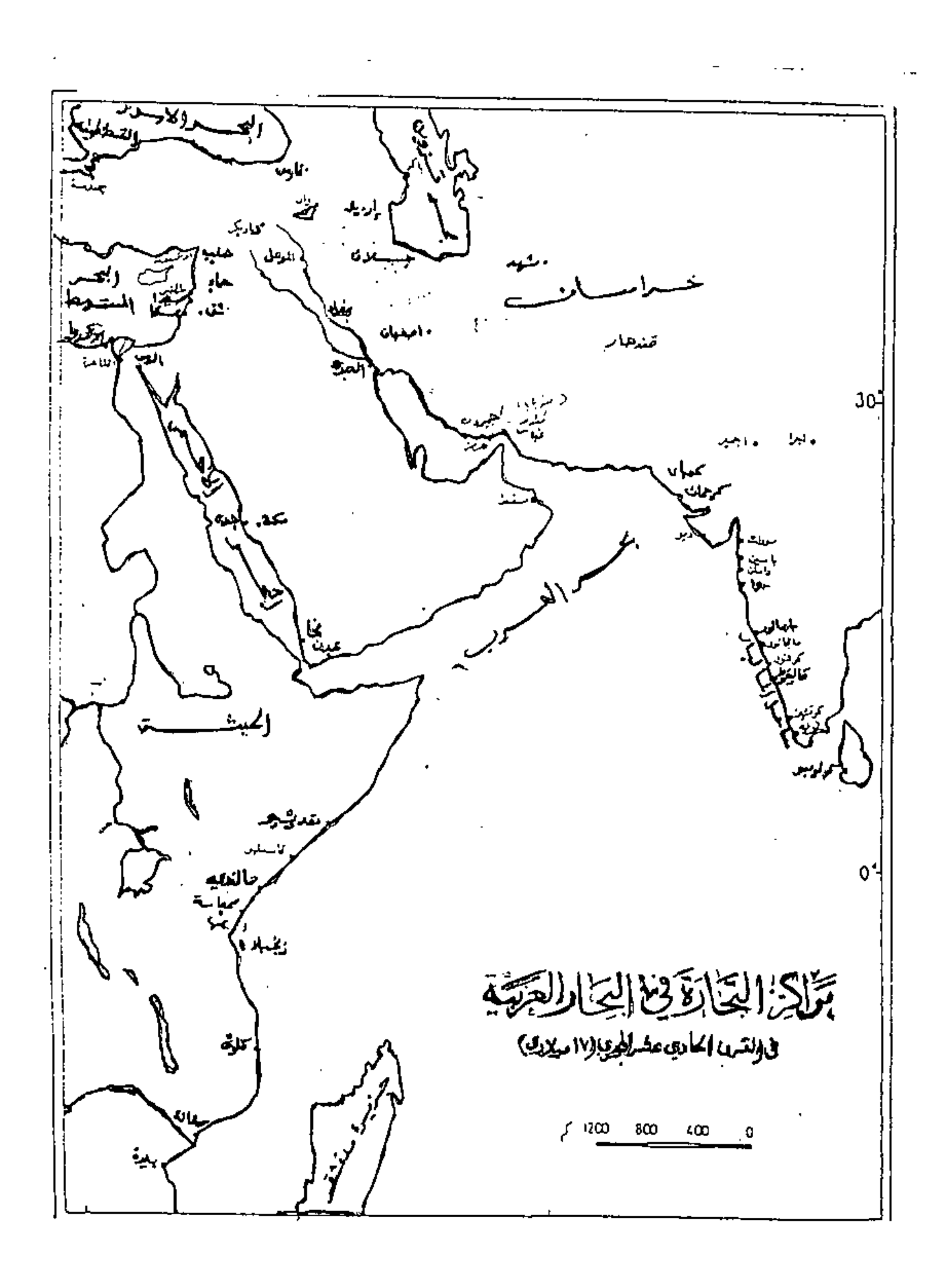
(٢) أحمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، مجلـــة المـــؤرخ العربـــي، ع١٢، ١٩٨٠، ص٨٥.



هذه الخارطة مأخوذة من كتاب: عبد العزيز عوض، دراسات في تاريخ الخليـــج العربـي، ج٢، ط١، دار الجيل، بيروت، ١٩٩١، ص١٩٢.



هذه الخارطة مأخوذة من كتاب: عبد العزيز عوض، دراسـات فـي تـاريخ الخليـج العربـي، ج٢، ص١٩١.



هذه الخارطة مأخوذة من كتاب: نعيم زكي فهمي، طرق التجـارة الدوليـة ومحطاتـها بيـن الشـرق والغرب، ص٥٠٥.

التجارة العربية قبل وصول البرتغاليين:

تعتبر موانئ الخليج العربي – كغيرها من الموانئ – عصب الاتصال التجاري، وأحد أضلاع مربع النشاط التجاري الذي منْ دونه يختل هذا النشاط. أما أضلاعه الثلاثة الأخرى فهي: وسائل النقل ومدى ملاءمتها، والسلع ومدى قابليتها للتداول، وأسلوب التعامل مع التجار[١]. وقد كان الخليج أبرز نقاط هذا الاتصال الذي لم ينقطع في أي فترة من فترات التاريخ وخاصة بين أوروبا وآسيا، وشهد زخماً قوياً منذ أواخر القرن السادس عشر الميلادي[٢].

لقد اندفع الأوروبيون في طلب السلع الشرقية، وكانت تلك السلع تصل إليهم عبر آسيا الوسطى وروسيا وعبر الخليج العربي والبحر الأحمر لتنقل بوساطة القوافل إلى سواحل البحر المتوسط الشرقية، ومنها إلى أوروبا[٣].

وليس من شك في أن عرب الخليج قد عرفوا البحر منذ القدم، وكان لهم دور مؤثر في التجارة والملاحة، وساهموا بفعالية في تنشيط التجارة بشكل خاص، فقد كانت القوافل البرية والسفن تأتي محملة بشتى أنواع البضائع، وتفرغها في أسواق الخليج كي يعاد تصديرها مرة أخرى إلى جهات مختلفة، ومنها أوروبا. فالقوافل البرية كانت تأتي من العراق والشام ومصر وجزيرة العرب وتفرغ حمولتها في أسواق الخليج، ثم ترجع إلى مواطنها محملة ببضائع الصين والهند وشرقي إفريقية. والسفن القادمة من الهند وجنوب شرقي آسيا تفرغ حمولتها في أسواق الخليج أيضاً وترجع إلى مواطنها محملة ببضائع بلدان حوض البحر المتوسط. وقد تطور هذا التفاعل التجاري، وأصبح الخليج العربي بمرور الزمن ليس نقطة اتصال بين طرفين قريبين، وإنما بين أقصى الشرق وأقصى

---

[١] شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية ٦١١-١٤٩٨، عالم المعرفة، العدد ١٥١، الكويت، ١٩٩١، ص١٦٣. وسيشار له فيما بعد: عثمان، تجارة المحيط الهندي.

[٢] عبد الأمير محمد أمين، دراسات في النشاط التجاري والسياسي الأوروبي في آسيا ١٦٠٠-١٨٠٠، الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٨٧، ص٦-٧. وسيشار له فيما بعد: أمين، دراسات في النشاط التجاري.

[٣] المرجع نفسه، ص٧.

الغرب المعروفين في ذلك الوقت[١]. إلا أن هذا الاتصال لم يكن مباشرا، إذ كان لا بد للبضائع حتى تصل إلى أوروبا مثلا من أن تمر عبر طرق وأسواق كثيرة، تعتبر بمثابة محطات تجارية على الطريق.

لقد ظل العرب يتحكمون بتجارة المحيط الهندي حتى نهاية القرن الخامس عشر عندما اكتشف فاسكو دي غاما عام ١٤٩٨ الطريق البحري بين أوروبا والهند. لقد كان العرب قبل هذا التاريخ يمتلكون زمام التجارة البحرية للشرق، وكانت هذه التجارة تدر ثروات ضخمة على أصحابها لقرون عديدة.

وكانت التجارة تنقل عبر المناطق العربية في طريقين، وهما: الخليج العربي والبحر الأحمر، وكان الطريق الأخير يتأرجح في أهميته صعودا وهبوطا وفقا لظروف الخليج العربي السياسية والتجارية، فعندما يتعرض الخليج العربي لهزات سياسية تؤثر على التجارة، كانت بعض النشاطات التجارية تتجه إلى البحر الأحمر[٢].

وكانت السلع الشرقية تنقل من ساحل مليبار وغيره من موانئ الشرق إلى موانئ الخليج العربي كهرمز والبصرة، ومنها تنقل إلى بغداد عن طريق نهري دجلة والفرات، ثم تنقل براً بمحاذاة الضفة الغربية للنهر الأخير، حيث تتجه القوافل صوب ثغور الشام، وخاصة دمشق وبيروت[٣].

---

[١] سليمان إبراهيم العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٢، ص١٤ وما بعدها. وسيشار له فيما بعد: العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي؛ على حسن السليمان الناصر، النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى ١٢٥٠-١٥١٧، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٧٧، ص٢٢٧. وسيشار له فيما بعد: الناصر، النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية.

[٢] محمد متولي ومحمود أبو العلا، جغرافية الخليج: الخليج العربي وخليج عُمان ودول شرق الجزيرة العربية، مكتبة الفلاح، القاهرة، ١٩٨٤، ص٥. وسيشار له فيما بعد: متولي وأبو العلا، جغرافية الخليج.

[٣] - Sadiq Naqvi, Indo – Arab Relations After the Advent of Islam, Researches of 3rd conference of Ras al-Khaima, March 1990, p. 4.

وكانت السفن الإيطالية تنتظر البضائع الشرقية المحمولة إلى موانئ الشام ومصر لتنقلها إلى المدن الإيطالية، ومنها سفن البندقية بشكل خاص حيث كانت تحمل الجزء الأكبر من تجارة الشرق إلى ميناء البندقية، ومنه توزع إلى بقية الأسواق الأوروبية. وقد استطاعت جمهورية البندقية – بفضل توطيد علاقاتها مع سلاطين المماليك – أن تحتكر معظم السلع الشرقية الواردة إلى مصر عن طريق البحر الأحمر، أو الواردة إلى موانئ الشام عن طريق الخليج العربي والعراق[١].

عرف العرب خلال عصر الازدهار التجاري الذي بلغوه قبل نهاية القرن الخامس عشر الميلادي نظام هبوب الرياح الموسمية في الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي[٢]، وأتاح لهم ذلك تنظيم رحلاتهم إلى الشرق الأقصى والهند وشرقي إفريقية. إن مواعيد الرياح الموسمية تختلف في المحيط الهندي عنها في الخليج العربي، فالسفن الذاهبة إلى ساحل الملبار في الهند تندفع بفعل الرياح الموسمية الشمالية الشرقية، وتستغرق هذه الرحلة شهراً ما بين شهري تشرين الثاني وكانون الأول، وتبقى هناك حتى انتهاء العواصف الدوّارة في خليج البنغال. ومن ساحل الملبار تسير السفن إلى جزيرة سرنديب (سيلان) مستعينة بالرياح الموسمية الجنوبية بعد انقضاء هبوب الرياح الموسمية الشمالية، وتتجه إلى ملقا في أرخبيل الملايو. وبحلول شهري نيسان وأيار تكون السفن قد وصلت إلى الملايو ومنها إلى سومطرة وجاوة والهند الصينية. وتستغرق هذه الرحلة من الخليج حتى ميناء كانتون (خانقو) في الصين حوالي ستة شهور[٣].

وإذا ما سارت السفن من مسقط إلى كانتون مباشرة دون توقف استغرق سفرها حوالي (١٢٠) يوماً. وبعد انقضاء الصيف في كانتون، والتزود بالسلع الصينية، تعود السفن مع الرياح الموسمية إلى مضيق ملقا، وتعبر خليج البنغال في كانون الثاني مستعينة

---

[١] عبد العزيز محمد الشناوي، أوروبا في مطلع العصور الحديثة، ط٣، ج١، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٧٧، ص١٠٧.

[٢] أنظر خارطة حركة الرياح السائدة في الخليج العربي والمحيط الهندي في فصلي الصيف والشتاء في الملحق.

[٣] لمزيد من التفاصيل انظر: الطرق البحرية والملاحة في الفصل الثالث من هذه الدراسة.

بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية، ثم تنتهي رحلتها في الخليج العربي بحلول الصيف. وتستغرق رحلتا الذهاب والإياب نحو عام ونصف عام.

لقد شكلت معرفة الرياح الموسمية أهمية كبيرة في حياة العرب الملاحية، وعلى ذلك وضعوا القوانين لإرشاد السفن أثناء هبوب هذه الرياح، وحذروا من الجهل بها، يقول أحمد بن ماجد*: "فينبغي الإنسان أن يتأمل في كسور المواسم والأرياح والأوقات ومعرفته في الموسم، لأن الإنسان يسقطه زام واحد في قرب النيروز فيتوه بمركبه، وفيه من الأموال لا يحصيه إلى بعد مشقة، خصوصاً في مثل الباب وفرتك ورأس الحد...فالحكمة كل الحكمة في معرفة المواسم"[1].

إن معرفة العرب بالرياح الموسمية، واستخدام الإرشادات التي توصلوا إليها هي التي ساعدت على تفوقهم الملاحي، واستئثارهم بالتجارة الشرقية، فقد أحسن التجار والملاحون العرب استخدام هذه الرياح واستغلالها لصالح رحلاتهم التجارية البحرية أفضل استغلال[2]. وقد أكد الكاتب البرتغالي توم بيرز Tom Pires هذه الحقيقة بقوله: "إن نجاح الرحلات بين موانئ الخليج العربي والبحر الأحمر والهند، كان يعتمد على توقيت دقيق للرياح الموسمية"[3].

واستخدم العرب في رحلاتهم التجارية سفناً ذات أنماط واحدة في صناعاتها، ومن أبرز خصائص هذه السفن:

---

* هو الملاح شهاب الدين أحمد بن ماجد بن محمد بن عمرو النجدي، من مواليد سنة ٨٣٨هـ (١٤٣٤م)، ترك مؤلفات كثيرة في سائر العلوم البحرية والملاحية التي كانت معروفة في عهده، وكان ربابنة السفن يعتمدون عليها في أسفارهم البحرية. ومن أشهر هذه المؤلفات: الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والفصول.

(١) كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والفصول، تحقيق وتحليل إبراهيم خوري، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، ١٩٨٩، ص٢٣١-٢٣٢.

(٢) سلطنة عُمان، وزارة الإعلام، عُمان في التاريخ (لندن، ١٩٩٥)، ص٣٩.

(٣) The Suma Oriental of Tom Pires: An Account of the East from the Red Sea to Japan in 1512-1515, ed. by A. Corstao, (London, 1944), vol. 1, p.269.

١. خياطة ألواحها بالخيوط المصنوعة من القنب، ولم تكن المسامير تدق في هذه الألواح.
٢. طول الصاري وامتداد الشراع وضخامة المجاذيف، وكان المجذاف الواحد منها يحتاج إلى عشرة رجال أو أكثر يجذفون وقوفا على أقدامهم.
٣. صناعة هياكل السفن من ألواح خشب الساج وخشب جوز الهند، وكلاهما لا يتشقق ولا يتغير شكله في الماء، ثم تخاط هذه الألواح بخيوط القنب، وتوضع لها ضلوع لتقاوم أمواج المحيط العاتية، ثم تسد ثقوبها بأجزاء من عيدان النخيل، أو من شحوم الحيتان أو سمك القرش، ثم تطلى بالقار[١].

والجدير بالإشارة أن سرعة تلك السفن كانت تتحكم بها الرياح، فقد تقطع السفينة في الشهر ما تقطعه سفينة أخرى في شهرين أو ثلاثة، وسرعة السفينة تختلف باختلاف حجمها وحمولتها والطريق التي تسير فيها وباختلاف سرعة الريح والموج[٢].

وقام العرب بنقل سلع عديدة أهمها التوابل والعطور والعقاقير الهندية، وكانوا يسيطرون على تجارتها وعلى تجارة غيرها من السلع الشرقية الثمينة، ويوصلونها في سفنهم وبوساطة قوافلهم إلى السواحل الشرقية للبحر المتوسط حيث يبيعونها لتجار من جنوا والبندقية، وكان هؤلاء التجار ينقلونها بدورهم إلى أسواق وسط أوروبا وغربها. وقد استمرت هذه الحال حتى وصول البرتغاليين للخليج عام ١٥٠٧م.

ومن الملاحظ – وفقا لمعلومات الدكتور عبد الأمير محمد أمين ذات الصلة بالموضوع – أن هناك أنواعا عديدة من التوابل، وأهمها التوابل النفيسة (جوزة الطيب، قشرة جوزة الطيب، والقرنفل، والقرفة) التي كانت تنتجها جزر صغيرة متناثرة في أرخبيل الملايو تنتج الأنواع الثلاثة الأولى منها في حين أنتج الصنف الرابع في سيلان.

---

[١] حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص٢٥٦-٢٥٧؛ نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣، ص١٦٩. وسيشار له فيما بعد: فهمي، طرق التجارة الدولية؛

- W.H. Morland, The Ships of the Arabian Sea, Ad. 1500, Journal of the Roxal Asiatic Society, p. 11, (April, 1939), pp. 174-179.

[٢] مجهول، أثر التجارة العربية في العصور الوسطى، مجلة العرب (الهندية)، العدد ١٢، بومباي ١٧ رمضان سنة ١٢٦٢هـ، ص١٧.

أما الفلفل فجرى إنتاجه في جزر أرخبيل الملايو الكبيرة (جاوه وسومطره)، وفي السـاحل الغربي للهند[١].

لقد احتلت تجارة التوابل أهمية خاصة قبل مجيء البرتغاليين إلـى الشـرق، ولا غرابة، على حد قول سونيا بي هاو، "بأن هذه السلع (التوابل) ظلت مدى قرون عديـدة أهم ما كان يتبادله الشرق والغرب من سلع"[٢].

إن الأهمية التي احتلتها تجارة التوابل إنما تعود لحاجة الأوروبيين إليـها، فـهي مفيدة للصحة، إذ بتحسينها نكهة الطعام تنشط الشهية وتجعـل فـي اسـتطاعة الإنسـان استساغته، ويعزى إليها الأثر الفعال في عملية الهضم وتسهيلها[٣].

وازدادت حاجة الصيادلة الأوروبيين للتوابل لصنع المراهم والأشربة التـي كـان يضاف إلى تركيبها القرفة والقرنفل وجوزة الطيب والفلفل، إما لتسـكين الأعصـاب أو لتنشيطها[٤]، وكان للقرنفل خاصة، إلى جانب فوائده العلاجية، فوائد أخرى فـي تتبيـل اللحوم والمشروبات[٥].

وبلغ طلب الأوروبيين على التوابل بعد الحروب الصليبية ذروته، وذلك لمعالجـة الطعام بصورة ملموسة، وقد وصلت هذه السلعة إلى الأسواق الأوروبية بفضل العـرب، وصار الحصول عليها أمراً ميسوراً لاعتدال أثمانها، غير أن الحال تبدلت منـذ مطلـع القرن الرابع عشر الميلادي بسبب احتكار السلاطين المماليك في مصر تجارة التوابـل،

---

[١] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٦.

[٢] سونيا بي هاو، في طلب التوابل، ترجمة محمد عبد العزيز رفعت، مكتبة نهضـة مصـر بالفجالـة، القاهرة، ١٩٧٥، ص٢٨. وسيشار له فيما بعد: هاو، في طلب التوابل.

[٣] هاو، في طلب التوابل، ص٤٥. وبشير شناوي، أوروبا في مطلع العصور الحديثـة، ص١٠٦، إلـى أن الأوروبيين كانوا لا يقبلون على طعام لم يمزج بالتوابل الشرقية.

[٤] هاو، في طلب التوابل، ص١٥.

[٥] المرجع نفسه، ص٢١.

وسد جميع المنافذ بوجهها إلا طريق مصر، فقد ارتفعت أسعارها بشكل حاد جداً[1]، وصار هذا السبب أهم الأسباب الرئيسة لتطلع الأوروبيين إلى الوصول إلى مصدر هذه التجارة، وانتزاعها من العرب المسلمين كما سيأتي.

البرتغاليون والسيطرة على التجارة الشرقية في القرن ١٦م:

نجح البرتغاليون في اكتشاف رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٧، وكان هدفهم من وراء هذا الاكتشاف الريادي هو الوصول إلى مصادر التجارة الشرقية. وقد وضعوا خلال القرن السادس عشر العديد من الخطط السياسية والعسكرية والتجارية لتحقيق هذا الهدف، تتمثل فيما يلي:

١)البعثات الاستطلاعية البرتغالية:

رافق الجهود البحرية التي نظمها البرتغاليون لاكتشاف طريق جديدة إلى الشرق، إرسال بعثات استطلاعية لجمع المعلومات عن مصادر تجارة الشرق، وطرق هذه التجارة، وأنواع السلع والبضائع الشرقية وأسعارها وما إلى ذلك. وفي هذا الإطار أرسل الملك يوحنا الثاني (١٤٨١-١٤٩٥) بعثة بقيادة دي كوفلهام (De Koflham) ودي بيفا (De Beeva) إلى الشرق. وقد تمكن كوفلهام من الوصول إلى الهند، حيث المراكز التجارية المهمة على ساحل الهند الغربي، وكان همه منصباً على معرفة أنواع التوابل التي تنبت في الهند، ذلك الأمر الذي كان ما يزال سراً على الأوروبيين. واستطاع كوفلهام التعرف على مصدر التوابل والزنجبيل والنيلة، وهي جميعاً تنبت في المليبار، أما القرفة فتستورد من سيلان، وسمع أيضاً عن جزائر ملوك وسومطرة وبورينو وجاوة كموطن للقرنفل وجوزة الطيب والبهار والكافور والفلفل. كما علم بورود الكافور والمسك والراوند وخشب الصبر والألوان والأصباغ من الصين، ودوّن ملاحظاته عن الأحجار

---

[1] هاو، في طلب التوابل، ص٤٦.

الكريمة واللؤلؤ والماس، ثم عاد إلى هرمز، ثم إلى القاهرة، ومن هناك بعث بتقريره إلى الملك البرتغالي، وكانت الحملات البحرية البرتغالية في أثناء ذلك مستمرة في نشاطها[1].

وفي سنة ١٤٩٧م انطلقت حملة برتغالية جديدة أعدها ملك البرتغال عمانوئيل الأول (١٤٩٥-١٥٢١م) بقيادة فاسكو دي غاما (Vasco de Gama) يساعده بارثولوميو دياز (Bartholomew Dais). وقد تمكنت هذه الحملة التي استغرقت نحو عشرة أشهر من الوصول إلى الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح، في أيار من سنة ١٤٩٨م[2].

ومنذ أن دار البرتغاليون حول رأس الرجاء الصالح ، أخذت سفنهم تعود محملة بكميات كبيرة من الفلفل والبهارات، بدلاً من الانتظار حتى تجلب إليهم بطريق القوافل كما كان الحال في السابق، ونجم عن ذلك ازدياد كميات التوابل المستوردة، فانخفضت أسعارها حتى أصبحت في متناول الناس، بعد أن كانت وقفاً على الأغنياء فقط[3]. وتشير الأرقام إلى أثر عودة الأسطول البرتغالي عام ١٥٠٣ محملاً بأصناف كثيرة من البهارات والقرفة والزنجبيل وجوزة الطيب، فقد أغرقت الأسواق بهذه الأصناف فانخفضت أسعارها كثيراً[4].

---

[1] هاو، في طلب التوابل، ص١٤٥.

[2] عبد الأمير محمد أمين، نظرة جديدة للإنجازات السياسية والعسكرية والتجارية البرتغالية في آسيا، دراسات، المجلد ١٥، العدد ٧، ١٩٨٨، ص١٦٨. وسيشار له فيما بعد: أمين، نظرة جديدة؛ وكذلك انظر: محمد عبد القوي فهمي، القواسم نشاطهم البحري وعلاقاتهم بالقوى المحلية والخارجية ١٧٤٧-١٨٥٣، رأس الخيمة، ١٩٨٧، ص٦. وسيشار له فيما بعد: فهمي، القواسم.

[3] هاو، في طلب التوابل، ص٢٩.

[4] أحمد زكي، صفحة من تاريخ التجارة المصرية، التنازع والتخاصم بين مصر والبرتغال على احتكار تجارة الهند، مجلة المقتطف، ج٥، م٥١ (نوفمبر ١٩١٧)، ص٤٥٢.

٢)حركة الكشوف الجغرافية للوصول إلى مصادر التجارة الشرقية:

قد لا نضيف شيئاً جديداً إذا ما تحدثنا عن حركة الكشوف الجغرافية منذ مراحلها المبكرة، نظراً لأن كل الدراسات التي تناولت هذا الموضوع قد تطرقت إليها بالتفصيل. ولكن الشيء الذي ترمي هذه الرسالة إلى متابعته هو أن هذه الكشوف كانت ذات أهداف محددة وإن تداخلت فيها جملة عوامل، فهي على حد تعبير بروس: "تهدف إلى تحويل التجارة الهندية إلى أوروبا عن طريق المنافذ العربية وفارس، واحتكار كل التجارة الهندية من منافذها التقليدية القديمة إلى الدوران المباشر حول رأس الرجاء الصالح"[١].

وحالما تحقق هذا الأمر، أصبح بمقدور البرتغاليين الوصول بسهولة إلى الشرق، إذ لم يتطلب منهم ذلك، كما يقول أحد الباحثين "سوى سنوات قليلة لاجتياز المحيط الهندي إلى الهند"[٢].

٣) إحكام السيطرة على منافذ التجارة الشرقية:

كان وصول البرتغاليين إلى الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح إنجازاً كبيراً، إذ مهد للتغلغل البرتغالي ومن ثم الأوروبي في المنطقة[٣]. وقد رأى الملك إيمانوئيل الأول – استكمالاً للسيطرة على الطريق الجديدة إلى الهند – ضرورة احتلال عدن وهرمز وملقا. واتبع البرتغاليون بعد وصولهم الهند سياسات مختلفة للتحكم بالتجارة الشرقية، ومن بين هذه السياسات مهاجمة السفن والمراكز التجارية العربية والإسلامية في البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي. ففي حملة (كبرال Kebral) التي توجهت من لشبونة إلى كاليكوت في آذار ١٥٠٠، هوجمت السفن العربية وأحرق منها عشر سفن مع بحارتها[٤]. وعمل فاسكو دي غاما مثل هذا عام ١٥٠٢، إذ عمد إلى تدمير وحرق عدد من سفن

---

(١) - John Bruce, Annals of the East India Company 1600-1707-8 (Germany, 1968), vol. 1, p.41.

(٢) أمين، نظرة جديدة، ص١٦٨.

(٣) المرجع نفسه، ص١٩٧.

(٤) - B. Penrose, Travel and Discovery in the Renaissance 1420-1620, (Cambridge, 1967), pp.57-58.

المسلمين التي كانت بالقرب من كاليكوت ثم أسر عدداً من بحارتها وعمد إلى قطع أنوفهم وآذانهم[1]. وكلف فاسكو دي غاما أحد قادته للقيام بمثل هذه المهمة في البحر الأحمر، وقد نجح هذا القائد عام ١٥٠٣ في مهاجمة سبع سفن عربية واستولى عليها، كما قتل بعض ركابها وأسر البعض الآخر[2].

وقد بدأ الزخم الحقيقي للوجود البرتغالي في الشرق سنة ١٥٠٦م عندما عين ملك البرتغال نائباً له في الهند هو ألفونسو دي البوكيرك (Alfonso de Albuquerque)، فقد وصل البوكيرك إلى الهند وهو يحمل خطة تقضي بسد منافذ التجارة الإسلامية المتمثلة في الخليج والبحر الأحمر[3]. وكان أول ما قام به البوكيرك هو احتلال موقعين لهما استراتيجية بالغة الأهمية، وهما سوقطرة وهرمز. ومعروف أن هرمز تتحكم بمدخل الخليج[4].

وقد اتخذ البوكيرك سوقطرة بعد سيطرته عليها عام ١٥٠٧ قاعدة لإغلاق مدخل البحر الأحمر، ومهاجمة السفن العربية هناك بقصد قطع طرق التجارة العربية[5].

٤)إقامة القواعد العسكرية والتجارية في البحر الأحمر والخليج العربي:

أدرك البوكيرك أن سوقطرة لا تمثل مفتاح البحر الأحمر، لذا فكر باحتلال عدن، ولكن قوة أسطوله لم تكن تسمح له بالسيطرة على قلعتها، فتوجهت أنظاره نحو هرمز في

---

(١) أمين، نظرة جديدة، ص١٧٣.

(٢) - R. B. Serjeant, The Portuguese Off the South Arabian Coast, (Beirut, 1974), p.43.

(٣) الصيرفي، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي، ص١١٧؛ فهمي، القواسم، ص٧.

(٤) صالح محمد العابد، دور القواسم في الخليج العربي ١٧٤٧-١٨٢٠، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٧٦، ص٢٢. وسيشار له فيما بعد: العابد، دور القواسم في الخليج العربي؛ فهمي، القواسم، ص٤٧؛ طارق نافع الحمداني، دور عرب عُمان في إقصاء البرتغاليين عن الخليج خلال النصف الأول من القرن السابع عشر، مجلة معهد البحوث والدراسات العربية، ع١٣، بغداد، ١٩٨٤، ص٢٧٠. وسيشار له فيما بعد: الحمداني، دور عرب عُمان في إقصاء البرتغاليين.

(٥) - Serjeant, The Portuguese of the South Arabian Coast, pp.43-44.

الخليج، ولكنه أمضى ثلاثة عشر شهراً في الهند قبل عودته إلى المنطقة لتنفيذ مخططـــه هذا[١].

وهكذا تم تنفيذ خطة الملك البرتغالي عمانوئيل الأول (١٤٩٥-١٥٢١)، الذي كان مقتنعاً بأن احتكاره تجارة التوابل يجب أن يكون عن طريق احتلال مواقع استراتيجية إلى جانب الحملات البحرية والمعاهدات مع الحكام. وقد عهد الملك عمانوئيل، كما تؤكد هاو، "تنفيذ هذا البرنامج إلى البوكيرك، الذي لم يكتف بالسيطرة على المنـــافذ المؤديـــة إلـــى المحيط الهندي، وإنما عمد إلى السيطرة على هرمز ومسقط ، فضـــلاً عـــن ملقـــا، فتـــم للبرتغاليين السيطرة على طرق التجارة في البحر، ولم يسمح بعد ذلك بتصدير التوابل من ملقا إلا بإذن من مندوب الملك"[٢].

ووفقاً للسياسة البرتغالية هذه، بدأ البوكيرك بمهاجمة موانئ الخليج العربـــي، وأول ما تعرض منها لعمليات الهجوم الموانئ العُمانية. فقد هوجمت قلـــهات علـــى الســـاحل العُماني، وأشعلت النيران فيها، وتقدم البرتغاليون نحو قريات التي قصفوها بشدة وارتكبوا فيها مذابح بشعة[٣]. وواصل البوكيرك أعماله العدوانية على هذا الساحل، فـــهاجم مدينـــة مسقط، وأمر بضرب المدينة بالمدافع وإحراقها رغم أن حاكمها دفع الضريبة التي كـــانت مقررة لملك هرمز إلى البرتغاليين، دفعاً للدمار عنها، إلا أن المدينة لم تسلم من الإحـــراق والنهب وتدمير السفن الراسية في مينائها[٤].

(١) - Charles J. Borges, Portuguese and their Hormuz – Centered Gulf Policy, Researches of 3rd Conference of Ras al-Khaima, March, 1990, p.2.

(٢) هاو، في طلب التوابل، ص٢١٥.

(٣) - F. C. Danvers, The Portuguese in India, (London, 1894), vol. 1, p.159.

(٤) عبد الله بن حميد السالمي، نهضة الأعيان بحرية عُمان، د.م، القاهرة، د.ت، ص١١. وسيشـــار لـــه فيما بعد: السالمي، نهضة الأعيان بحرية عُمان؛ انظر أيضاً: آرنولد ت. ويلسون، تاريخ الخليج، ترجمـــة محمد أمين عبد الله، ط٢، مطابع سجل العرب، ١٩٨٢، ص٦٦-٦٧.

وكرر البوكيرك هذه الأعمال الوحشية في صحار وخورفكان التي كانت المحطة الأخيرة على الساحل العُماني، حيث أمر البوكيرك بقصفها، وتدميرها وقطع آذان وأنوف الأسرى الذين أخذهم البرتغاليون، تماماً كما فعلوا بأهل مسقط[١].

وترك استخدام القوة بوحشية من قبل البوكيرك أمام الساحل العُماني أثرّ خطيراً على هرمز، فرغم استعدادات الدفاع الكبيرة التي اتخذها ملكها (سيف الدين) إلا انه اضطر إلى طلب الصلح عام ١٥٠٧. وقد تضمنت المعاهدة بعض الشروط المتعلقة بالتجارة، منها إعفاء البضائع البرتغالية من كل ضريبة، ومنع كل السفن المحلية من الإبحار إلا بترخيص من الأسطول البرتغالي[٢]. وكانت هذه الاتفاقية بداية لسيطرة البرتغاليين على تجارة الخليج العربي، رغم تعرضها لانتفاضات عديدة، ولمنافسة العثمانيين لها في منتصف القرن السادس عشر.

وكانت هرمز – على امتداد القرن السادس عشر – مركزاً لنشاطات البرتغاليين الرئيسة في الخليج العربي، إذ كانت كل تجارتهم مع البصرة وغيرها من موانئ الخليج العربي بما فيها مسقط تمر عن طريق ميناء هرمز[٣].

٥) نظام الرخص الملاحية Cartaze System :

أعلن البرتغاليون، منذ عقدهم الاتفاقية مع ملك هرمز عام ١٥٠٧، أنهم سيطبقون نظام الرخص الملاحية، ويقضي هذا النظام بمنع أي سفينة من ممارسة الملاحة والتجارة في الخليج العربي قبل حصولها على تصريح من السلطات البرتغالية. ولم يقتصر تطبيق هذا النظام على الخليج العربي فحسب، وإنما شغل كل السفن الآسيوية التي يتوجب عليها الحصول على رخصة بالملاحة، وبموجب هذه الرخصة كان على كل سفينة أن تدفع ضريبة محددة في أحد الموانئ أو المراكز البرتغالية، ويحدد في كل رخصة

---

[١] ويلسون، تاريخ الخليج، ص٦٩.

[٢] انظر نصوص هذه الاتفاقية في: أمين سعيد، الخليج العربي في تاريخه السياسي ونهضته الحديثة، بيروت، د.ت، ص٢٩.

[٣] ويلسون، تاريخ الخليج، ص٧٨.

الموانئ التي يحق للسفينة دخولها، والسلع التي يسمح لها بحملها. ويحق للسفن البرتغالية تفتيش أي سفينة آسيوية، وإذا ما اكتشفت أنها لا تحمل الرخصة، وكانت لتجار مسلمين، تصادر حمولة تلك السفينة، ثم تحرق بعد أسر جميع أصحابها، وهؤلاء الأسرى إذا كانوا مسلمين – كما يقول خالد آل خليفة – "يقتلون فوراً"[١].

ومع أن ممارسة البرتغاليين لهذه السياسة تشير إلى سيادتهم البحرية والتجارية في الخليج العربي، إلا أنها في الوقت نفسه أدت إلى انخفاض حجم تجارتهم، وفقد أهميتها مع مرور الزمن، والسبب في ذلك هو طريقة السلب والنهب والقهر التي كان يسير عليها البرتغاليون وقادتهم العسكريون، مما جعل القوى الأخرى تتكاتف للتخلص منهم كما سيأتي[٢].

٦) الصراع العثماني – البرتغالي في منتصف القرن السادس عشر:

على الرغم من أن البرتغاليين واجهوا الحملات البحرية التي أرسلها الحكام المماليك في مصر في العقدين الأول والثاني من القرن السادس عشر، وفعلوا الأمر نفسه بعد حلول العثمانيين محل المماليك في حكم مصر بعد عام ١٥١٧، إلا أن هذه النشاطات الحربية كانت خارج الخليج العربي، وقد استهدفت القضاء على النفوذ البرتغالي في الهند. ولم تختلف عن ذلك حملة سليمان باشا الخادم عام ١٥٣٨، التي كانت أضخم حملة بحرية عثمانية ضد البرتغاليين في المحيط الهندي، إذ استهدفت ضرب الوجود البرتغالي في الهند أيضاً، إلا أن هذه الحملة فشلت في تحقيق أهدافها، وظلت السيطرة البرتغالية قوية هناك دون منازع[٣].

---

[١] التأثير البرتغالي على التجارة في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر، ندوة مكانة الخليج العربي في التاريخ الإسلامي من سقوط بغداد إلى نهاية الاستعمار البرتغالي (٦٥٦-١٠٦٤هـ/١٢٥٨-١٦٥٠م)، كلية الآداب، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العين، ١٩٩٠، ص٥٢٠-٥٢١؛ أمين، نظرة جديدة، ص١٧٧-١٧٨.

[٢] ويلسون، تاريخ الخليج، ص٧٩؛ وانظر أيضاً:

- Danvers, op. Cit. Vol.11, pp.35-40.

[٣] حول تفاصيل هذه الحملة انظر: سيد مصطفى سالم، الفتح العثماني الأول لليمن ١٥٣٨-١٦٣٥، ط٢، القاهرة، ص١٤٢-١٥٣.

وأجج امتداد النفوذ العثماني إلى العراق عامة والبصرة خاصة (عام ١٥٤٦) الصراع بين العثمانيين والبرتغاليين مرة أخرى، فقد اعتبر البرتغاليون الوجود العثماني في البصرة تهديدا لمصالحهم السياسية والتجارية في الخليج العربي، وخاصة أن البرتغاليين أدركوا أن وصول العثمانيين إلى المناطق الشمالية من الخليج العربي وإلى البصرة، سيجعلهم قادرين على اتخاذ المنطقة الأخيرة قاعدة بحرية لهم، وقد أثبتت الأحداث صحة توقعات البرتغاليين، إذ قوى العثمانيون وجودهم في البصرة بسفن من قواعدهم في البحر الأحمر، وقاعدة السويس في مصر، وبذلك أصبحت البصرة قاعدة العثمانيين الثانية بعد السويس لتجهيز الأساطيل ضد البرتغاليين(١).

وشهدت السنوات التالية لسيطرة العثمانيين على البصرة عام ١٥٤٦ عدة حملات بحرية أرسلوها للقضاء على النفوذ البرتغالي في هرمز، كتلك التي قادها بيري ريّس بك عام ١٥٥١، ومراد بك ١٥٥٣، وسيدي علي ريس عام ١٥٥٤، وكانت الأخيرة أضخم الحملات العثمانية في الخليج العربي، ومع ذلك فشلت في تحقيق أهدافها كبقية الحملات البحرية العثمانية(٢).

وهكذا يتضح أن السياسة العثمانية البحرية الرامية إلى التنسيق بين ميناءي السويس والبصرة، والإفادة من موقع ميناء البصرة في الخليج للقضاء على النفوذ البرتغالي وتحقيق سيادة عثمانية في الخليج باءت بالفشل، وظل البرتغاليون مهيمنين بقوة على مناطق نفوذهم التي لم تتعرض للاهتزاز إلا في بداية القرن السابع عشر، حيث تضافرت عوامل عديدة أدت إلى زعزعة هذا النفوذ، ومن ثم اقتلاع البرتغاليين من المنطقة.

---

(١) حول استراتيجية العثمانيين هذه انظر:

- G. W. F. Stripling The Ottoman Turks and the Arabs 1511-1574, (The University of Illinois Press, Urbana, 1942), p. 93.

(٢) لمزيد من التفاصيل حول الحملات العثمانية ضد البرتغاليين في الخليج العربي انظر: أوزبران، الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي ١٥٣٤-١٥٨١، ترجمة عبد الجبار ناجي، ص٤٣-٥٢.

ضعف الوجود البرتغالي وبروز القوى المنافسة:

على الرغم من أن البرتغاليين استطاعوا تكوين إمبراطورية كبيرة في الشرق، تهيمن على مقدراته السياسية والعسكرية والتجارية طوال معظم القرن السادس عشر، إلا أن هذه الإمبراطورية بدأت بالضعف ثم الأفول، إما لأسباب ذاتية تتصل بفساد الإدارة والسياسة البرتغالية في الشرق، وإما لأسباب تتعلق بظروف السياسة الأوروربية مثل سيطرة إسبانيا على البرتغال خلال الفترة من ١٥٨٠ إلى ١٦٤٠[1]، وما ترتب على ذلك من آثار، ونجاح القوى الأوروبية الأخرى – وبخاصة إنكلترا وهولندا – في الدخول بمنافسة جديدة مع البرتغاليين بقصد القضاء على احتكارهم للتجارة الشرقية، وهذا ما حصل منذ أواخر القرن السادس عشر. وفيما يلي تفصيل للعوامل التي أدت إلى ضعف البرتغاليين، ومن ثم تلاشي وجودهم في منطقة الخليج العربي.

١)العوامل الداخلية (الذاتية):

أ) سياسة الاحتكار البرتغالية:

كان الهدف الرئيس لإصرار البرتغاليين على الوصول إلى الشرق هو انتزاع التجارة الشرقية من أيدي العرب والمسلمين، والاحتفاظ بها لأنفسهم. وكان لديهم بالإضافة إلى الدافع الاقتصادي دافع ديني يتجلى في حرب المسلمين وإضعافهم حيثما كانوا حتى لا يفكروا بالعودة إلى الأندلس (وكانت البرتغال جزءاً منها) بعد أن أخرجوا منها بتسليم غرناطة عام ١٤٩٢م. وعندما تمت لهم السيطرة على التجارة عملوا على احتكارها لأنفسهم، فبذلوا الجهود للحيلولة دون قيام أمم أوروبية أخرى بممارسة النشاطات التجارية والملاحية في الشرق، غير أن هذا المسعى لقي معارضة القوى المختلفة منذ نهاية القرن السادس عشر.

يضاف إلى ذلك أن البرتغاليين أقاموا سياستهم التجارية على أساس الاحتكار الملكي، وبموجب ذلك كانت التجارة الآسيوية – الأوروبية احتكاراً ملكياً، لا يسمح فيها

---

[1] فهمي، القواسم، ص١٠.

بممارسة أي نشاط دون إذن أو تصريح من البرتغاليين في الموانئ التي يسيطرون عليها، ولذلك فإنهم لم ينشئوا شركات تجارية كما فعل الإنجليز والهولنديون، مما أدى – بمرور الزمن – إلى عجزهم عن تلبية الاحتياجات المتزايدة للسلع الآسيوية، فالبرتغاليون ظلوا متمسكين بأساليبهم القديمة في النقل والتوزيع، وهذه الأساليب لم تصمد طويلاً أمام المنافسة الآسيوية ومن ثم الأوروبية المنظمة[1].

ب) فساد الإدارة والتنظيم البرتغالي:

تظهر الأحداث المتكررة في القرن السادس عشر سوء الإدارة والتنظيم في المراكز البرتغالية في الشرق، وقد أصبحت تلك المراكز مهددة بسبب فقدان النظام ونقص الكفاءة. ودب الفساد بين أوساط الضباط والجنود البرتغاليين بعد عهد البوكيرك (١٥٠٩-١٥١٥)، حيث انصرف هؤلاء عن واجباتهم العسكرية إلى الاشتغال بالتجارة، وذلك بسبب تدني مرتباتهم من الحكومة البرتغالية، وعندما تحول القادة إلى تجار، انحدرت القيم، واضطربت الأحوال[2].

وانعكس سوء النظام والتنظيم في الأسطول البرتغالي سلبياً على هيمنة البرتغاليين في المحيط الهندي، وقد لاحظ ديلافوا، الرحالة الإيطالي، في أثناء رحلته في الخليج العربي عام ١٦٢٧ "عدم الانضباط العسكري في السفينة البرتغالية التي هددتهم بالإغراق إن لم يتوقفوا عن سيرهم، فضلاً عن افتقار البرتغاليين إلى النظام في إدارتهم"[3].

يضاف إلى ذلك أن السفن البرتغالية المتجهة إلى الشرق كانت تحمل كثرة من الرجال بالمقارنة مع عدد قليل بل نادر من النساء البرتغاليات، وقد اضطر ذلك عدداً كبيراً من الرجال إلى الزواج من نساء شرقيات كانت غالبيتهن من الطبقات الدنيا في

---

[1] أمين، نظرة جديدة، ص١٧٤-١٨٠.

[2] المرجع نفسه، ص١٧٨-١٧٩؛ وانظر حول الموضوع نفسه: عبد العزيز محمد عوض، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث، ٢ج، دار الجيل، بيروت، ١٩٨٢، ج١، ص٧٨-٧٩.

[3] نقلاً عن ويلسون، تاريخ الخليج، ص١٢٤-١٢٥.

المجتمع الهندي، وقد نجم عن هذا التزاوج جيل جديد تنقصه شجاعة الآبـاء البرتغـاليين الأول، كما كان هذا الجيل مهيأً أكثر للتفسخ والفساد، وعلـى اسـتعداد أقـل للتضحيـة والفداء[١].

وتجدر الإشارة إلى أن البرتغاليين استخدموا في مجالات الملاحة عمالاً من الهنود تنقصهم الخبرة، وأدى ذلك إلى تدهور الخدمات في السفن البرتغالية، وبالتالي إلى عجزها في مواجهة المخاطر، ويذكر في هذا السياق أن البرتغاليين استخدموا بسبب قلة عددهـم بعض الأوروبيين الآخرين في مجالات إدارية مهمة، مما وفر لهؤلاء الأوروبيين فرصـة للاطلاع المباشر على وضع البرتغاليين في الشرق، والتعرف علـى جوانـب ضعفـهم وانحلالهم، وكان ذلك سبباً رئيسياً لإقدام الأوروبيين على منافستهم، ومـن ثـم الإجـهاز عليهم[٢]، فقد كان لظهور الأوروبيين الأثر الفعال في إضعاف البرتغاليين فـي منطقـة الخليج العربي وغيرها من مناطق الشرق[٣]، وهو ما سيأتي تفصيله لاحقاً.

كما أن البرتغاليين كانوا يشعرون بمركّب نقص سـببه ضـآلـة مسـاحة بلادهـم البرتغال، وقلة مواردها الاقتصادية، ونقص السكان بالمقارنة بالدول الأوروبية الأخـرى، هذا فضلاً عن شعورهم بالغربة في الشرق دينياً ولغوياً. وقد دفعهم ذلك إلـى التعويـض النفسي عن طريق التصنّع، والظهور بمظهر الغرور والكبرياء والغطرسـة، ومـن ثـم التطرف في مواقفهم العدوانية وأساليبهم الصليبية ضد العرب والمسلمين الذين واجـهوهم في منطقة الخليج العربي والسواحل الهندية[٤]. لقد كان البرتغاليون يعتقـدون أن بلادهـم وإن كانت دولة صغيرة في أوروبا، إلا أنها أمة عظيمة في العالم كله، وهـذا الشـعور بالكبرياء أصبح جزءاً من العقلية الاستعمارية البرتغالية[٥].

---

[١] أمين، نظرة جديدة، ص١٦٩-١٧٠.

[٢] المرجع نفسه، ص١٧٠؛

- C. G. F. Simikin, The Traditional Trade of Asia, Newyork, 1968, pp.189-191.

[٣] الحمداني، دور عرب عُمان في إقصاء البرتغاليين، ص٢٧١.

[٤] أمين، نظرة جديدة، ص١٦٥.

[٥] المرجع نفسه، ص١٦٥.

وتشير الأحداث إلى أن البرتغاليين اعتمدوا في بسط نفوذهم على القوة العسكرية وحدها، وعندما افتقدت هذه القوة النظام وحسن الإدارة تحطمت.

ج) تعصب البرتغاليين وقسوتهم:

اتصف البرتغاليون بروح التعصب والقسوة في معاملتهم للشعوب الأخرى، ولم يكترثوا بتنظيم التجارة مع غيرهم، وإنما لجأوا إلى إحراق سفنهم وتدميرها، وإلقاء القبض على بحارة السفن والتنكيل بهم. وقد ولدت هذه الأساليب ردود فعل مضادة للبرتغاليين، أدت بالتالي إلى التخلص منهم في منتصف القرن السابع عشر[1].

٢)العوامل الخارجية:

أ) ضم البرتغال إلى التاج الإسباني (١٥٨٠-١٦٤٠):

يعتبر ضم البرتغال إلى التاج الإسباني في مقدمة العوامل التي أدت إلى ضعف الوجود البرتغالي السياسي والتجاري وانهياره في الشرق. ذلك أن الإسبان وإن ظلوا يرعون المصالح البرتغالية في الشرق، إلا أن الإمكانات البرتغالية وضعت في خدمة المصالح الإسبانية، ومن ذلك إجبار البرتغاليين على الدخول في (حرب الارمادا) عام ١٥٨٨ ضد إنكلترا، تلك الحرب التي فقدت فيها إسبانيا والبرتغال أسطوليهما، ولم يكن بإمكانهما عرقلة المشاركة الإنجليزية فيما وراء البحار عامة، وفي البحار الشرقية خاصة[2].

---

(١) عوض، دراسات في الخليج العربي، ج١، ص٧٧-٧٨.

(٢) - Arthur D. Innes, A History of England and the British (London, 1913), p.189.

- وانظر أيضاً: محمود عبد الواحد القيسي، النشاط التجاري والسياسي لشركة الهند الشرقية الإنكليزية في الهند ١٦٠٠-١٦٦٨، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، بغداد، ١٩٩٣، ص٢٧-٢٨.

وعندما استردت البرتغال استقلالها عام ١٦٤٠، وحاولت استعادة مكانتها السابقة في الشرق، وجدت أنها غير قادرة على تحقيق ذلك، وخاصة بعد أن فقدت هرمز عام ١٦٢٢، وتقلص وجودها بل انتهى في الأجزاء الغربية للخليج العربي (ساحل عُمان) في عام ١٦٥٠.

ب) المنافسة الإنكليزية – الهولندية للبرتغاليين:

كان انحسار قوة البرتغال بعد اندماجها بالعرش الإسباني بمثابة الدعوة للقوى الأوروبية إلى مشاركة البرتغاليين في تجارة الشرق التي ظلت حكراً عليهم طوال القرن السادس عشر. وكانت إنجلترا أولى الدول الأوروبية التي استفادت من هذه الحالة، ففي عام ١٥٨١ قام جون نيوبري John Newberry برحلة استطلاعية إلى الهند عبر العراق، وبعد ذلك بسنتين أرسلت بعثة من أربعة أشخاص إلى الشرق لجمع المعلومات عن أقطاره، ومعرفة نشاطاتها التجارية، والطرق المؤدية إليها. وقد تكونت هذه البعثة من نيوبري ورالف فتش Ralph Fitch (وهما تاجران)، وجيمس ستوري James Storie (رسام)، ووليم ليدز William Leads (جواهري). وقد أبحرت هذه البعثة سنة ١٥٨٣ متوجهة إلى بلاد الشام ومنها إلى بغداد فالبصرة وهرمز ومنها إلى كوا. وبينما استقر اثنان من أعضاء البعثة في الهند وهما ليدز ونيوبري عاد فتش إلى بلاده عام ١٥٩٠ ماراً بالطريق نفسه الذي سلكته البعثة. وقد وصف بغداد والبصرة وهرمز، فقال عن الأولى: "بأنها مركز مهم لتجارة الترانزيت"، أما البصرة فهي "مركز مهم للتجارة الواردة من الهند عن طريق هرمز". وأما هرمز "فهي المركز التجاري الممتاز. وقد بلغت هذه الجزيرة الجرداء مبلغاً كبيراً من الرخاء بفضل موقعها الملائم (في الجنوب الشرقي من الخليج العربي) عند ملتقى الخطوط التجارية ما بين الهند وفارس والرافدين، فهنالك تجد البضائع على اختلاف أنواعها..."[١].

---

[١] حول نصوص هذه الرحلة انظر:

- John Pinclerton, General Collection of the Best and Most Interesting Voyages, and Travels in All Parts of the World, (London, 1808-1814), vol. IX, p.406.
- نقلاً عن زكي صالح، بريطانيا والعراق في عام ١٩١٤، دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري (مطبعة العاني، بغداد، ١٩٦٨)، ص٤١-٤٢.

وهكذا أوصلت هذه الرحلة التجار الإنجليز إلى الهند وما جاورها من جزر الهند الشرقية عبر وادي الرافدين فالخليج العربي والمحيط الهندي.

وترتب على هذه الرحلة أمور كثيرة، وخاصة بعد أن حقق الإنكليز انتصاراً بحرياً على الإسبان والبرتغاليين في معركة الارمادا عام ١٥٨٨، فقد بعثت مجموعة من التجار الإنكليز إلى الملكة إليزابيث الأولى (١٥٥٨-١٦٠٣) عام ١٥٨٩ مذكرة يطلبون فيها السماح لهم بالإبحار إلى الهند، وقدموا مسحاً للمواقع البرتغالية على ساحل مليبار وساحل كور ومانديل، إلى جانب إشارتهم إلى جزر الهند الشرقية وغيرها من المناطق، وأكدوا القدرة على تصدير الأنسجة الصوفية الإنكليزية والبضائع مما كان مشجعاً للقيام برحلات عبر هذه الطريق[1].

وفي عام ١٥٩٣ تم إرسال ثلاث سفن إنكليزية للدوران حول رأس الرجاء الصالح[2] بقيادة الأدميرال جورج ريموند George Raymond وجيمس لانكستر James Lancaster[3]. وقد واجهت هذه الرحلة مصاعب شتى إذ تحطمت سفينة ريموند، وواصل لانكستر الرحلة فوصل إلى ساحل زنجبار، وغادره إلى جزر الهند الشرقية عام ١٥٩٤، ووصل مضيق ملقا، وعاد إلى بلاده بعد سلسلة من المغامرات الأشبه بأعمال القرصنة[4].

وعلى الرغم من أن هذه الرحلة لم تحقق نتيجة تذكر على الصعيد التجاري، إلا أنها قدمت معلومات عن المناطق التي مرت بها، وكانت هذه المعلومات حافزاً لبعض التجار والمغامرين الإنكليز على السفر إلى بلاد الشرق. وكان أنطوني شيرلي Anthony Shirely أحد أولئك المغامرين، فقد اتجه إلى فارس في أواخر القرن السادس عشر عبر

---

(١) انظر أيضاً:

- Bruce, op. Cit. Vol. 1, p.109; C. R. Low, History of the Indian Navy 1613-1862, (London, 1877), vol. 1, p.4.

(٢) هناك إشارات أخرى إلى عام ١٥٩١.

(٣) ساهم لانكستر في معركة الارمادا، وقد عاش في البرتغال مدة طويلة وعرف اللغة البرتغالية. انظر:

- Penrose, op. Cit. P201-202.

(٤) - A. P. Newton, The British Empire to 1737, (London, 1935), pp. 56-57; H. L. Hoskins, British Routes to India (London, 1966), p.80.

طريق وادي الرافدين، وأسهمت رحلة شيرلي – التي لم تكن تحمل صفة رسمية – في إقامة علاقات مباشرة مع الدولة الصفوية في مطلع القرن السابع عشر[١].

وعلى كل حال لم تفتح بعثة لانكستر الأولى ومغامرة شيرلي عهداً تجارياً مهماً لإنكلترا، وإنما حدث هذا الأمر بعد مصادقة الملكة إليزابيث الأولى على تأسيس شركة الهند الشرقية الإنكليزية في الحادي والثلاثين من كانون الأول عام ١٦٠٠، إذ أرسلت الشركة بعثة جديدة إلى الهند بقيادة المغامر جيمس لانكستر، الذي عاد ومعه "ما زنته مليون باوند من الفلفل"[٢]. ويقدر بروس Bruce – مؤرخ شركة الهند الشرقية الإنكليزية – الربح لتلك البعثة بـ ٩٥%[٣]. وهو ربح عالٍ دفع شركة الهند الشرقية إلى الاستمرار في ممارسة نشاطاتها التجارية، على الرغم من منافسة البرتغاليين لها.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن النشاط الإنجليزي البحري تزامن معه نشاط بحري هولندي في أواخر القرن السادس عشر بعد استقلال هولندا عن التاج الإسباني. فقد وصل رحالة هولنديون من أمثال كورنليوس هوتمن Cornelius Hotman و لنشوتن Linschoten إلى الهند وجزر الهند الشرقية، ومهد هؤلاء الطريق لظهور القوة الهولندية هناك[٤].

ومنذ ذلك الحين، وبالذات في عام ١٥٩٥ دخل الهولنديون في صراع عنيف مع السفن البرتغالية، ولتوحيد جهودهم عسكرياً وتجارياً قام الهولنديون بإدماج عدد من شركاتهم الصغيرة، وألّفوا منها سنة ١٦٠٢ شركة الهند الشرقية الهولندية، ثم تضافرت جهود الهولنديين والإنكليز والفرس لإضعاف البرتغاليين.

---

(١) عبد الأمير محمد أمين، المصالح البريطانية في الخليج العربي ١٧٤٧–١٧٧٨، ترجمة هاشم كاطع لازم، مطبعة الإرشاد، بغداد، ١٩٧٧، ص١١. وسيشار له فيما بعد: أمين، المصالح البريطانية في الخليج.

(٢) - Sykes, A History of Persia, (London, 2nd ed. 1921), vol. II, p.188.

(٣) - Bruce. vol. 1, p.153.

(٤) - Penrose, op. Cit. pp. 2-4;

– ك. د. بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية ١٦٠٠–١٨٠٠، ترجمة شوقي جلال، منشورات المجمع الثقافي، أبو ظبي، ط١، ١٩٩٤، ص٥٢.

وخلاصة القول فيما يتعلق بالبرتغاليين هي أن نجاحهم في المجال التجاري كان محدوداً، وفشلهم في هذا المجال لم يكن يتلاءم مع الضجة الهائلة التي صاحبت وصولهم إلى الشرق عن طريق رأس الرجاء الصالح، فهم لم يطوروا تجارتهم مع آسيا إلى مشروع استثماري ذي طابع متميز، وقد يوصف البرتغاليون في الشرق بأنهم كانوا باعة متجولين (Peddlers). ولا بد في هذا السياق من التذكير بأن التجارة البرتغالية لم تكن سوى احتكار ملكي، وكان همّ الملك – في أغلب الأحيان – جمع الضرائب وحسب، حتى وصف بأنه أكبر جامع ضرائب في العالم[1].

وتجدر الإشارة إلى أن السفن البرتغالية لم تحصل على الفوائد التي توختها من اتصالها المباشر وخطوطها الملاحية الجديدة عبر رأس الرجاء الصالح، فبعد فترة وجيزة من الاندفاع البرتغالي العنيف والمرير استقر الأمر على وضع معين دون تبدل مهم طيلة القرن السادس عشر. ولم تشهد السنوات الأخيرة من القرن السادس عشر انخفاضاً في عدد السفن البرتغالية التي اجتازت رأس الرجاء الصالح فحسب، بل شهدت كذلك تدهوراً في كفاءتها، فخلال الثمانين سنة (١٥٠٠–١٥٨٠) اجتازت ٦٢٠ سفينة رأس الرجاء الصالح عاد منها سالماً إلى البرتغال ٣٢٥ سفينة وبقيت ٢٥٦ سفينة في الشرق، وفقدت ٣٩ سفينة. وخلال الفترة ١٥٨٠–١٦١٢ أبحرت ١٨٦ سفينة من البرتغال عبر رأس الرجاء الصالح إلى الشرق عاد منها ١٠٠ سفينة سالمة إلى البرتغال وفقد ٥٧ سفينة وبقي ٢٩ سفينة في الشرق. ويلاحظ من هذه الأرقام أن ٩٣% من السفن البرتغالية رجعت سالمة خلال الفترة الأولى، بينما لم يرجع سالماً منها خلال الفترة الثانية سوى ٦٩% فقط[2]. وقد ظل وضع البرتغاليين في تدهور مستمر، وانتهى الأمر بطردهم من هرمز عام ١٦٢٢م.

---

[1] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٨١–٨٢.

[2] المرجع نفسه، ص٨٢–٨٣.

الفصل الثاني

التطورات السياسية والتجارية
في القرن السابع عشر

التطورات السياسية والتجارية في القرن السابع عشر

تمهيد:

شهد القرن السابع عشر تطورات سياسية وتجارية كثيرة في الخليج العربي، مهد لها ما كان موجوداً في القرن السادس عشر. فالبرتغاليون الذين كانوا يهيمنون على مقدرات المنطقة سياسياً وعسكرياً وتجارياً، أخذ نفوذهم يضعف بعد طردهم من هرمز عام ١٦٢٢م، ثم تلاشى هذا النفوذ بعد طردهم من مسقط عام ١٦٥٠.

وفي الوقت نفسه شهد هذا القرن بروز قوى محلية واضمحلال أخرى؛ فقد برز الصفويون كقوة مؤثرة في أحداث الخليج العربي من خلال ارتباطاتهم السياسية والعسكرية والتجارية مع القوى الأوروبية بهدف إقامة جبهة مضادة للعثمانيين، وهو أمر لم يكن موجوداً في القرن السادس عشر. أما العثمانيون فقد كان نفوذهم قوياً في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر، غير أن هذا النفوذ تقلص بظهور أسرة آل إفراسياب في البصرة (١٥٩٦-١٦٦٨)، وانفتاحهم على القوى الأوروبية لأغراض سياسية وتجارية.

وشهدت عُمان – التي ظلت طوال القرن السادس عشر تحت السيطرة البرتغالية – قيام دولة اليعاربة فيها. وهذه الدولة هي التي تمكنت من طرد البرتغاليين من مسقط عام ١٦٥٠.

وهكذا، فإن التطورات السياسية والتجارية في هذا القرن دخلت آفاقاً جديدة مختلفة باختلاف القوى والأحداث التي برزت في الخليج العربي.

١) الدولة الصفوية وعلاقاتها السياسية والتجارية:

على الرغم من ارتباط الدولة الصفوية بعلاقات سياسية وتجارية مع القوى الأوروبية – بخاصة البرتغاليين – في القرن السادس عشر؛ وهذا ما شهده عهد الشاه إسماعيل (١٥٠١–١٥٢٤) وعهد الشاه طهماسب (١٥٢٤–١٥٧٦)؛ إلا أن ارتقاء الشاه عباس عرش فارس (١٥٨٧–١٦٢٩) قد بدل صورة تلك العلاقات، فقد غير هذا الشاه – وهو أقوى شخصية في البيت الصفوي – سياسته تجاه البرتغاليين الذين احتكروا معظم تجارة الخليج العربي، ولم يكونوا على استعداد لمشاركة أحد في غنائمهم، فضلاً عن الضعف الذي اعترى قوتهم في الشرق[١].

لقد استغل الشاه عباس ضعف البرتغاليين وهاجم المراكز البرتغالية في البحرين عام ١٦٠٢ وطردهم منها، وهاجم ميناء جمبرون (بندر عباس) عام ١٦١٣ وعام ١٦١٥، إلا أن جهوده فشلت في السيطرة عليه، نظرا لعدم كفاية القوة البحرية لديه[٢].

ومع أن جهود الشاه عباس لتمتين علاقاته مع القوى الأوروبية لم تؤد النتائج المتوخاة منها، وخاصة بعد وفاة جيمس الأول ملك إنكلترا، وتولي شارل الأول مكانه، إلا أن الانتصارات التي أحرزها الأسطول الإنكليزي في سورات على البرتغاليين عام ١٦١٥ أدت إلى تردي سمعة الأخيرين في الخليج العربي، وإلى بزوغ نجم شركة الهند الشرقية الإنكليزية.

وقد أصدر الشاه عباس في العام التالي مرسوما يتضمن تعليمات صريحة بحسن استقبال التجار الإنجليز الذين يفدون إلى فارس، وسمح للسفن الإنجليزية بالقدوم إلى الموانئ الفارسية الجنوبية لشراء الحرير وبيع الصوف الإنجليزي، وأعطى المبعوثين الإنجليز الحق في تفقد موانئ فارس المطلة على الخليج واختيار ميناء جاسك والذي ترسو

---

(١) أحمد العناني، البرتغاليون في البحرين وما حولها خلال القرن السادس عشر والسابع عشر، مجلة الوثيقة البحرينية، العدد ٤، السنة ٢، (كانون الثاني، ١٩٨٤)، ص١٠٦. وسيشار له فيما بعد: العناني، البرتغاليون في البحرين.

(٢) بديع محمد جمعة، الشاه عباس الكبير، دار النهضة العربية، ١٩٨٠، ص٢٣١–٢٣٣. وسيشار له فيما بعد: جمعة، الشاه عباس الكبير. وقد اعتمد هذا الكاتب على مصادر فارسية رئيسية.

فيه السفن الإنجليزية، وقد وقع اختيارهم على ميناء جاسك والذي يقع على بحر عُمان ويبعد تسعين كيلومتراً عن جزيرة هرمز، لتكون سفنهم بعيدة عن خطر البرتغاليين(١).

وشجع النجاح الذي حققه مبعوثا شركة الهند الشرقية الإنكليزية: ريتشارد ستيل (Richard Steel) وجون كروثر (John Crother)، على إرسال بعثة جديدة برئاسة إدوارد كانوك (Edward Cannock) إلى فارس، ووصلت البعثة إلى جاسك، ومنها إلى أصفهان حيث حصلت من الشاه عباس على أمر بإقامة مراكز تجارية لها في فارس، وكانت أصفهان وميناء جاسك أولى تلك المراكز. ووافق الشاه عباس على منح مبعوثي الشركة حق احتكار تجارة الحرير في بلاده، خاطباً بذلك ودّ الإنجليز(٢).

واستغل الشاه عباس تقاربه مع الإنجليز استغلالاً كبيراً، إذ طلب من شركة الهند الشرقية تقديم المساعدة البحرية له، وإلا فإنه سيعمل على سحب الامتيازات الكثيرة الممنوحة لها، ومصادرة بالات الحرير التي يتوقع وصولها من أصفهان لصالحهم. وبعد نقاش طويل تقرر إشراك ممثلي الشركة في الحملة ضد هرمز لطرد البرتغاليين منها. وكتعويض عن المساعدات التي قدمتها الشركة للشاه عباس، حصلت على امتيازات تجارية وعسكرية، وتضمنت ذلك معاهدة عقدت بين الطرفين عام ١٦٢٢ نصت على ما يلي:

١. أن تقسم الغنائم بين الإنجليز والفرس بالتساوي.
٢. أن يقتسم الطرفان العوائد العمرانية في هرمز بالتساوي.
٣. أن تعفى التجارة الإنجليزية من الضرائب دائماً.

---

(١) - J. A. Saldanha, Selections From State Papers, Bombay, Regarding the East India Company's Connections With the Persian Gulf, With a Ammuary of Events, 1600-1800, (Archives Editions, 1986, p. VI;

- جمعة، الشاه عباس الكبير، ص٢٥٧-٢٥٨؛ انظر أيضاً: جمال زكريا قاسم، الخليج العربي، دراسة لتاريخ الإمارات العربية في عصر التوسع الأوروبي الأول ١٥٠٧-١٨٤٠، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥، ص٩٨. وسيشار له فيما بعد: قاسم، الخليج العربي.

(٢) جمعة، الشاه عباس الكبير، ص٢٥٩-٢٦٠؛ لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج١، ص٣٦-٣٧.

وقد وافق الشاه عباس على هذه الشروط، وأضاف إليها شرطاً بأن تعفى البضائع الفارسية مستقبلاً من الضرائب شأن البضائع الإنجليزية[١].

لقد أعقب هذه الاتفاقية مهاجمة القوات الإنجليزية والقوات الفارسية كلاً من قشم وهرمز، وأفلحت القوات المشتركة في السيطرة عليهما. وكان سقوط هرمز عام ١٦٢٢ ضربة قوية للوجود البرتغالي في الخليج العربي، مما أدى إلى انهيار سيطرتهم في المنطقة بشكل كامل[٢].

والجدير بالذكر أن هرمز بسبب تعرضها للكثير من الهجمات المتعاقبة حل بها الدمار، ولذلك قرر الشاه عباس بعد دخول القوات الفارسية – الإنجليزية إليها اختيار (جمبرون) التي سميت فيما بعد (بندر عباس) بديلاً عنها، وأيده في هذا الاختيار ممثلو شركة الهند الشرقية الإنجليزية، فقد رغب الجانبان في أن يكون ميناء بندر عباس مركزاً لنشاطاتهم السياسية والتجارية في الخليج العربي، وقد قدر له – كما يقول سلدانها – أن يكون كذلك حتى عام ١٧٦٣[٣].

وتبددت آمال الإنجليز العريضة في الانفراد بتجارة الخليج العربي بعد القضاء على المنافسة البرتغالية على أيدي الهولنديين، إذ سرعان ما نافسهم الهولنديون في الميدان التجاري في الخليج، فبعد نحو عام فقط من طرد البرتغاليين من هرمز بدأ نفوذ الهولنديين ونشاطهم التجاري في بلاد فارس، حيث حصلوا على إذن من الشاه عباس بتأسيس وكالة لهم في هرمز ثم نقلوها إلى بندر عباس إلى جانب الوكالة الإنجليزية.

---

(١) - William Foster, The English Factories in India 1620-1623, (Oxford, 1908), p.VII; Bruce, op. Cit. vol. I, p.237.

(٢) لم تدخل هذه الدراسة في تفاصيل حصار هرمز واحتلالها من قبل القوات الفارسية والإنجليزية، لأن كثيراً من الدراسات تناولتها. انظر: ويلسون، تاريخ الخليج، ص١٠٩–١١٥؛ لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج١، ص٤٤–٤٨.

(٣) - Saldanha, Selections…1600-1800, p. XVII.

ويبدو أن الشاه عباس انتهج سياسة جديدة تجاه الأوروبيين بعد سقوط هرمز، إذ أراد خلق منافسة بين القوى المختلفة من أجل الحصول على أسعار عالية للحرير، ومما يؤكد ذلك قوله: "إنني سأبيع الحرير لأي تاجر يدفع أعلى ثمن"[١]. وكان هذا الاتجاه دافعاً لدخول الهولنديين إلى الخليج العربي وبلاد فارس كطرف منافس، فأرسلوا هوبرت فسنيش Hobert Visnich إلى العاصمة الصفوية أصفهان، وبعد مفاوضات مع الشاه عباس، أصدر مرسوماً تضمن امتيازات سخية للهولنديين وذلك في السابع عشر من تشرين الثاني عام ١٦٢٣. ومن أهم هذه الامتيازات:

١. السماح للهولنديين بالدخول إلى المناطق التي يحكمها الشاه لعرض بضاعتهم أو شراء بضاعة فارسية إلى الحد الذي يضمن مصلحتهم.
٢. لا يجوز إجبار الهولنديين على شراء بضائع ضد رغبتهم، بل يشترون البضائع التي يرغبون فيها من دون ضغط أو إكراه.
٣. لا يدفع الهولنديون ضرائب أو رسوماً عن البضائع التي يصدرونها أو يستوردونها.
٤. وعد الشاه عباس الهولنديين أنه سيمنحهم امتيازات إضافية حالما يحتاجون إليها[٢].

وهكذا فتح الشاه عباس – بموجب هذه الاتفاقية – أبواب بلاده للهولنديين، وسمح لهم بالتجول في كل المناطق دون استثناء وحسب مصلحتهم، وفضلهم على غيرهم من القوى الأخرى بإعفائهم من أي ضريبة أو رسم.

وكان الشاه – حسب ما ذكره سلدانها – قد منح الهولنديين امتيازات أخرى لم يرد ذكرها في المرسوم، وهي السماح لهم بإنشاء وكالة في أصفهان وجمبرون (بندر عباس) وجزيرة لارك[٣]. وأصبحت أصفهان مقر شركة الهند الشرقية الهولندية الرئيس، بينما أشرفت الوكالة الهولندية في بندر عباس على السفن الهولندية تفريغاً وشحناً. وقد ساعدت

---

[١] بديع محمد جمعة وأمين الخولي، تاريخ الصفويين وحضارتهم، القاهرة ١٩٦٧، ص٨٥.

[٢] شملت الاتفاقية ثلاثة وعشرين بنداً، ولتفاصيل هذه الاتفاقية انظر:
- J. C. Hurewitz, Diplomacy in the Near and Middle East 1419-1536, (Newyork, 1972), vol.1, p.18.

[٣] - Saldanha, op. Cit., vol. 1, p.93.

هذه الوكالات الهولنديين على المتاجرة بكل أنواع البضائع، وأهمها الحرير الفارسي والأصواف والأواني والعطور وجميع أنواع الأدوية[١].

وكان الشاه عباس يهدف من منح الهولنديين هذه الامتيازات إلى الحصول على مساعدتهم في حروبه مع العثمانيين من جهة، والحصول على عونهم لمواجهة البرتغاليين الذين كانوا يهددونه من جهة أخرى. وقد تبودلت الوفود بين فارس وهولندا لهذه الغاية، إلا أن الهولنديين كانوا يماطلون في تحقيق هذه المساعدات، واستغلوا التسويف والمماطلة في تحقيق مكانة تجارية لهولندا في بلاد فارس على حساب شركة الهند الشرقية الإنجليزية[٢].

إن المتتبع لطبيعة التطورات التجارية في بلاد فارس في عهد الشاه عباس، وخاصة منذ مطلع القرن السابع عشر حتى سقوط هرمز عام ١٦٢٢، يجد أن هذه البلاد قد أفادت من المنافسة التي فتح الشاه عباس أبوابها أمام الأوروبيين في بلاده، فقد ارتفعت أسعار الحرير وراجت تجارته كثيراً، ولكن هذا لم يتم دون أن يلحق أضراراً بفارس، وهذا ما أشار إليه الرحالة الفرنسي شاردن (Chardin) الذي قال: "مما لا شك فيه أن الشاه عباس عمل على توفير الرخاء والتقدم لبلاده، ولكن ما فعله قد بذر بذور المصائب في فارس"[٣].

ولعل ما يقصده شاردن في هذا المجال هو أن الانفتاح التجاري جعل منطقة الخليج العربي إحدى مناطق الصراع بين قوى أوروبية عديدة، وخاصة البرتغاليين والإنجليز والهولنديين طوال معظم القرن السابع عشر.

---

(١) - George N. Curzon, Persia and the Persian Question, (London, 1966), vol. 11, p.212.

(٢) هيفاء عبد العزيز الربيعي، غزاة في الخليج: الغزو الهولندي للخليج العربي والمقاومة العربية، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٨٩، ص٢٣. وسيشار له فيما بعد: الربيعي، غزاة في الخليج.

(٣) - John Chardin, Travels in Persia, (London, 1927), p.26.

وزادت حدة الصراع بين القوى الأوروبية بعد وفاة الشاه عباس عام ١٦٢٩ ومجيء خليفته الشاه صفي (١٦٢٩-١٦٤٢)، فالهولنديون لم يكتفوا بالامتيازات التي حصلوا عليها زمن الشاه عباس، وإنما استخدموا شتى الأساليب في سبيل طرد الإنكليز من فارس، ومن ذلك تقديم الرشاوى للشاه وحاشيته، ودفع أسعار مرتفعة للسلع الفارسية، وبيع سلعهم للفرس بأقل الأثمان، وإزاء هذه الضغوط انتقلت شركة الهند الشرقية الإنجليزية من بندر عباس إلى البصرة عام ١٦٣٥[١].

وتدل الأرقام التي أوردها نيلز ستينزغارد Neils Steensgaard على تفوق شركة الهند الشرقية الهولندية على نظيرتها الإنجليزية في تجارة الحرير الفارسي للفترة من ١٦٢٦-١٦٣٥، فقد كانت بالات الحرير التي اشترتها كل من الشركتين خلال تلك الفترة على النحو التالي[٢]:

السنة	وزن البالة الواحدة (١٠٠) كغم	
	شركة الهند الشرقية الإنجليزية	شركة الهند الشرقية الهولندية
١٦٢٦	١٠٥	٣٥٢
١٦٢٧	٦٠	٦٠٢
١٦٢٨	٩٣٨	٣٥٠
١٦٢٩	٩٣	٩١٠
١٦٣٠	١٨٦	٢٩٧
١٦٣١	٧٩٠	—
١٦٣٢	٣٥٠	٧٥٠
١٦٣٣	٢٢٤	١٩٣
١٦٣٤	١١٠	٧٨٤
١٦٣٥	٣٧١	٨٧٠
المجموع	**٣٢٢٧**	**٥١٠٨**

[١] يذكر فوستر أنه قد وردت في عام ١٦٣٤ أربع سفن هولندية محملة بالبضائع وهدايا للشاه، فيها كمية من الخشب الأحمر والفضة. أنظر:
- Foster, op. Cit., vol.5, p.120.

[٢] - Neils Steensgaard, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, (London, 1974), p. 156.

ومن قراءة الجدول أعلاه يظهر أن أكثر السنوات تفوق فيها الهولنديون في الصادرات على الإنجليز، وأن السبب في انخفاض نسبة صادراتهم عام ١٦٢٨ كان بسبب تحسن وضع الإنجليز في عهد الشاه عباس وقبل وفاته بالتحديد[١].

وعلى الرغم من تذبذب الوضع التجاري في فارس فيما تبقى من الثلاثينات وبداية الأربعينات، إلا أن كفة الهولنديين كانت هي الراجحة على كفة الإنجليز، وقد اتبع الهولنديون أسلوب الاحتكار وإغراق الأسواق بالبضائع الهولندية وبيعها بأسعار زهيدة من أجل إخراج الإنجليز منها[٢].

ولم يتورع الهولنديون عن استخدام القوة في الحصول على مزيد من الامتيازات لصالحهم، وهذا ما حدث في عهد الشاه عباس الثاني (١٦٤٢-١٦٦٧)، الذي ألغى كل العقود والامتيازات التي كانت في عهد الشاه السابق، جرياً على العرف الذي درج عليه الصفويون، وهو انتهاء العقود والامتيازات وغيرها من الاتفاقيات بانتهاء الشاه الذي وافق عليها، وعدم الاستمرار بالعمل بها إلا بموافقة الشاه الجديد. ولم يحصل الهولنديون على تثبيت امتيازاتهم في عهد عباس الثاني رغم الهدايا التي قدموها للشاه وحاشيته، فبدأت تجارتهم بالتناقص، وهذا ما دفعهم إلى التفكير بأسلوب جديد لفرض هيمنتهم التجارية، وإجبار الشاه الجديد على منحهم الامتيازات. وفي هذا الصدد يقول بروس: "لقد حصل الهولنديون الآن على نصيب من التجارة الفارسية بواسطة المكائد والرشاوى، غير أنهم لجأوا إلى استخدام القوة لإجبار الشاه على إعطائهم امتيازات خاصة بالمتاجرة"[٣].

لقد أرسل الهولنديون حملة بقيادة الكومودور بلوك Commodore Block عام ١٦٤٥، وهاجموا قلعة قشم، فاضطر الشاه تحت التهديد إلى التفاوض معهم، ووافق على منحهم حق شراء الحرير الفارسي في أي ميناء فارسي وتصديره دونما أي

---

(١) الربيعي، غزاة في الخليج، ص٥٧.

(٢) - Bruce, op. cit., vol.1, p.280.

(٣) - Ibid, p.414.

رسوم جمركية، مما أضر كثيراً بالتجارة الإنجليزية في فارس ومنطقة الخليج العربي[١].

ولم يكتف الهولنديون بما حصلوا عليه، وإنما أجبروا الشاه عباس الثاني على الرضوخ لمطالبهم، والقبول بالأسعار التي يحددونها، ففي عام ١٦٤٦ اقترح الشاه أن يحدد سعر البالة الواحدة من الحرير بـ (٤٦ توماناً)، بينما أصر الهولنديون على أن تكون بـ (٤٢ توماناً)، فاضطر الشاه إلى قبول السعر الذي اقترحه الهولنديون[٢]. وهذا دليل آخر على استخدام الهولنديين لأساليب مختلفة في سبيل الاستئثار بتجارة الحرير في بلاد فارس، حتى وإن كانت ضد الشاهات الفرس أنفسهم.

ووصلت التجارة الهولندية ذروتها في خمسينات القرن السابع عشر، يدل على هذا الازدهار زيادة حجم التجارة الهولندية. واستمر الهولنديون في الحصول على مزيد من الامتيازات في البلاط الصفوي بعد عام ١٦٤٩، فضلاً عن ازدياد عدد السفن الهولندية الواصلة إلى الخليج العربي وبلاد فارس منذ سنة ١٦٥٠. ومما يذكر في هذا الصدد وصول أسطول هولندي مؤلف من إحدى عشرة سفينة في ذلك العام وهي محملة بكمية كبيرة من السلع[٣]. وفي العام التالي وصل ميناء بندر عباس أسطول هولندي آخر مؤلف من إحدى عشرة سفينة أيضاً تحمل شحنة كبيرة من البضائع، اكتسح الهولنديون بها التجارة الإنجليزية في بلاد فارس والخليج العربي.

لقد أحكم الهولنديون في منتصف القرن السابع عشر سيطرتهم على أسواق فارس وحوض الخليج العربي ليس فقط في تجارة الحرير، وإنما في تجارة الفلفل الأسود أيضاً، حيث نافس الهولنديون الإنكليز في هذا المجال، وفي إحدى المرات أغرقوا أحد الأسواق الفارسية بهذه البضاعة، مما اضطر الإنجليز إلى مغادرته عام ١٦٥٢. وفي العام نفسه

---

(١) - Ibid, p.415-416.
- وانظر أيضاً: أمين، المصالح البريطانية، ص١٨-١٩.

(٢) - Foster, op. cit., vol. 8, p.123.

(٣) - Bruce, op. cit., vol.1, p.461-462;
- ويلسون، تاريخ الخليج، ص١٣٤.

استأثر الهولنديون بذلك السوق، فلما وصلت إحدى السفن الهولندية دون أن يقدم أحد التجار المحليين على شرائها بالسعر الذي طلبه الهولنديون أنزلوا بضائعهم قرب الميناء (بندر عباس) وحرقوها أمام أعين الناس[١].

وأدى التفوق الهولندي الكامل في التجارة واحتكارها إلى الدخول في حرب مع الإنجليز، ففي عام ١٦٥١ أصدرت حكومة كرومويل في إنجلترا (قانون الملاحة والتجارة)، الذي يمنع التجار الإنجليز من استخدام السفن الهولندية في نقل بضائعهم، وفي العام التالي نشبت الحرب بين الإنجليز والهولنديين، واستمرت لمدة عامين كاملين دون أن يحرز أي من الطرفين نصراً حاسماً على الآخر[٢].

ولم يكن الخليج العربي بعيداً عن أحداث الصراع الهولندي الإنجليزي في أوروبا، فقد وقعت بعض المعارك بين الطرفين فيه، منها معركة بحرية نشبت بالقرب من بندر عباس، حيث قامت خمس سفن هولندية بإغراق سفينتين إنجليزيتين، وأسرت نحو ثلاثين بحاراً عام ١٦٥٤، وتكرر الأمر في السنة نفسها، حيث هاجمت ثماني سفن هولندية سفناً إنجليزية في منطقة الخليج العربي ونهبت حمولتها[٣].

وأدت الخسائر المتلاحقة التي لحقت بالإنجليز على يد الهولنديين في الخليج العربي إلى كساد التجارة الإنجليزية في فارس عامة وفي بندر عباس خاصة، ولم يعد بإمكان الإنجليز إرسال بضائعهم من مقر شركتهم الرئيس في سورات إلى الخليج العربي، إذ سدّ الهولنديون هذا المنفذ بوجه الإنجليز[٤]، في حين كانت السفن الهولندية تصل إلى ميناء بندر عباس باستمرار[٥].

---

(١) - Bruce, op. cit.,vol.1, p.114.

(٢) ويلسون، تاريخ الخليج، ص١٣٥؛ لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج١، ص٧٩.

(٣) - Foster, The English Factories in India 1655-1660, p.36;

- ويلسون، تاريخ الخليج، ص١٣٧.

(٤) - Bruce, op. cit.,vol.11, p.320.

(٥) - Foster, The English Factories in India 1655-1660, p.270.

ونجم عن هذا التفوق الهولندي تراجع النشاط الإنجليزي في فــارس، لدرجــة أن شركة الهند الشرقية الإنجليزية في سورات كانت تفكر في تجميد أعمالها في فارس فــي بداية الستينات والاكتفاء بعدد محدود من موظفيها هناك. وهذا الوضع هو الذي أشار إليـه الرحالة الفرنسي شاردن عام ١٦٦٤، إذ قال: "كان الهولنديون في هــذه الفــترة ســادة الموقف في التجارة الفارسية، ويأتي الإنجليز بالدرجة الثانية، لا سيما وأن الهولنديين قــد حصلوا على حق شراء الحرير"[١].

غير أن العام ١٦٦٤ نفسه شهد تجدد إصدار إنجلترا لقانون الملاحة الجديد، ولمــا كان هذا القانون يتعارض مع المصالح الهولندية فقد نشبت الحرب بين إنجلترا وهولنــدا خلال الفترة من سنة ١٦٦٥-١٦٦٧، وانتهت بعقد الصلح بينهما. ويبدو أن تلك الحرب لم يكن لها تأثير مباشر على أوضاع الجانبين في الخليج العربي، بدليل أن الهولنديين ظلــوا يتمتعون بالمركز المتفوق.

وتنطبق هذه الحالة مع وضع الهولنديين في عهد الشاه الفارسي الجديــد سـليمان (١٦٦٧-١٦٩٤)، الذي أبقى على امتيازاتهم في بلاده دونما تغيير[٢]، وقد يعود ذلك إلــى أن الشاه سليمان كان أكثر ميلاً للهولنديين من الإنجليز، بل إن موظفيه قد انتهجوا السلوك نفسه في تعاملهم مع الهولنديين.

وحدثت في العقدين السابع والثامن من القرن السابع عشر تطورات كثــيرة فــي أوروبا، أثرت بصورة تدريجية على وضع الهولنديين والإنجليز التجاري في فارس وفــي الخليج العربي. ففي الفترة من ١٦٧٢-١٦٧٨ اندلعت الحرب بيــن فرنســا وهولنــدا – وإسبانيا، وتأرجح موقف إنجلترا من هذه الحرب، حتى أجبر الإنجليز ملكهم شارل الثـاني على عقد الصلح مع هولندا عام ١٦٧٤ بعد أن كانوا قد دخلوا الحرب إلى جانب فرنســا ضدها[٣]. وحدثت تطورات أوروبية أخرى في نطاق العلاقات الهولندية – الإنجليزيــة، إذ

---

(١) الربيعي، غزاة الخليج، ص٨١-٨٢.

(٢)
- Saldanha, Selections, p. 24.

(٣) انظر في هذا الأمر:
- John Fryer, A New Account of East India and Persia 1672-1681, (London, 1812), vol.I, p.XVII.

اتحد عرش إنجلترا وهولندا عام ١٦٨٨ على إثر إزالة آخر ملوك آل ستيوارت جيمس الثاني (١٦٨٥-١٦٨٨) عن عرش إنجلترا، وتنصيب وليم أورانج وزوجته ماري ستيوارت ابنة جيمس الثاني محله. ومنذ ذلك الوقت خضعت المصالح الهولندية للمصالح الإنجليزية واستمرت حتى عام ١٦٩٧[١].

وإذا ما عدنا إلى الأحداث في فارس والخليج العربي مرة أخرى، فإننا نجد أن مكانة الهولنديين ما تزال قائمة على الرغم من الحروب الكثيرة التي خاضوها في أوروبا والتي أدت إلى استنزاف الكثير من قدراتهم البحرية والعسكرية. ولعل هذا ما نلمسه في الإشارات التي تركها لنا الرحالة الفرنسي شاردن Chardin، الذي كان شاهد عيان للأحداث في بندر عباس عام ١٦٧٤ حيث قال متعجباً: "إنه ليس غريباً حقاً أن الشرقيين يهابون الهولنديين، فالهنود والفرس يبنون حجتهم على شؤون تجارتهم التي يرونها مزدهرة دائماً، وكأنهم يعتقدون أن الهولنديين هم ملوك أوروبا دون شك"[٢].

ويؤكد مكانة الهولنديين التجارية القوية في بلاد فارس ما أشار إليه جون فراير John Fryer الذي زار بندر عباس عام ١٦٧٧ إذ قال: "إن الهولنديين يسيطرون سيطرة تامة على التجارة الفارسية، ويحتكرون تجارة التوابل احتكاراً قوياً حتى أنهم أحرقوا أربع سفن من التوابل لإرغام التجار الفرس على قبول الأسعار التي حددوها. وكان الهولنديون يتاجرون أيضاً بالأقمشة الهندية من المخمل والحرير الخام والمصنّع والسجاد الفارسي الفاخر، إلى جانب السكر والنحاس والذهب والفضة بكميات كبيرة تزيد قيمتها على خمسين ألف تومان سنوياً"[٣].

---

(١) انظر تفاصيل هذه الأحداث في: ويلسون، تاريخ الخليج، ص١٣٨؛ زكي صالح، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤، دراسة في التاريخ الدولي والتوسع العسكري، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٦٨، ص٥٥. وسيشار له فيما بعد: صالح، بريطانيا والعراق.

(٢) - Chardin, Travels In Persia, p. 3.

(٣) - John Fryer, A New Account of East India and Persia, vol. I, pp. 163-164, p.456.

- كما نقل الدكتور عبد الأمير أمين هذه الرواية مترجمة من كتاب المصالح البريطانية، ص٢١. انظر أيضاً: الخطيب، التنافس الدولي في الخليج العربي ١٦٢٢-١٧٦٣، ص١٦٩.

وهذا التفوق الهولندي لم يستمر، فقد بدأت ظروف شركة الهند الشرقية الإنجليزية التجارية بالتحسن في بلاد فارس في الثمانينات، ففي عام ١٦٨٣/١٦٨٤ أرسل مبعوث الشركة[١] إلى أصفهان للحصول على امتيازات جديدة في تجارة الحرير والصوف الذي يحتكره الهولنديون هناك، غير أن معرفة الهولنديين بأمره أثارت حنقهم وقرروا استخدام القوة لحماية مصالحهم وإرغام الشاه سليمان على الاستجابة لمطالبهم، وعندما لم يستجب الشاه أغاروا على جزر قشم وهرمز وخرج واحتلوها، وأسروا ثلاث عشرة سفينة تجارية فارسية[٢]، ومع ذلك لم يرضخ الشاه لابتزاز الهولنديين كما رضخ الشاه عباس الثاني عام ١٦٤٥. ولما وجد الهولنديون أن استخدام القوة لم يحقق هدفهم طالبوا الشاه بالتفاوض، فاشترط لذلك قيامهم بإطلاق السفن الفارسية المحتجزة، والجلاء عن الجزر المحتلة، فاستجابوا لطلب الشاه، ونفذوا ما أراد[٣].

وأصيب الهولنديون بالذعر مرة أخرى عندما أصدر الشاه عام ١٦٨٦ فرماناً يقضي بحماية التجارة الإنجليزية، وإضافة عدة امتيازات لشركتهم، رغم دسائس الهولنديين، وهذا ما أشار إليه وكيل الشركة الإنجليزية في أصفهان عندما قال: "إن الأمور بيننا وبين الشاه تجري على ما يرام، والوكالة في بندر عباس تحاول ما بوسعها التكتم على المباحثات التي تجري مع الشاه، غير أن دسائس الهولنديين تخلق نوعاً من عدم التفاهم بيننا وبين البلاط الصفوي، ولكن جهود الشاه أثمرت في المحافظة على امتيازاتنا وحصلنا على تأكيد لها"[٤].

وهكذا فإن الأحداث والتطورات لم تعد تجري بما تشتهيه سفن الهولنديين، حتى تلك التي وقعت في أوروبا مما تمت الإشارة إليه، وأصبحت كفة الإنجليز هي الراجحة، وأخذ النفوذ الهولندي في الخليج يشهد تراجعاً ملحوظاً استمر حتى نهاية القرن السابع عشر.

---

(١) انظر: لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج١، ص١٠٠-١٠١.

(٢) - Bruce, op. cit. vol.11, p.507.

(٣) - Ibid, p.508.

(٤) - Ibid, p.578; Saldanha, Selections, P. V.

وفي ضوء هذه التطورات أرسلت شركة الهند الشرقية الإنجليزية في عـام ١٦٩١ مبعوثها إلى فارس مع كميات كبيرة من الأقمشة الصوفية ليشرف بنفسه على بيـع تلـك الأقمشة وشراء الحرير الفارسي[1]، مما أدى إلى نمو المصالح التجارية الإنجليزية فيمـا تبقى من العقد الأخير من القرن السابع عشر.

ويبدو أن السلطان حسين (١٦٩٤-١٧٢٢) آخر الشاهات الصفويين، قد أظهر ميلاً للإنجليز، إذ جُددت امتيازاتهم في بلاده، جرياً وراء العرف القـائم بتجديـد الامتيـازات والعقود عند وصول أي شاه جديد، وقد تم ذلك للإنجليز عـام ١٦٩٧ رغـم معارضـة الهولنديين[2]. وعزز السلطان حسين مكانة الإنجليز بزيارته المقر التجاري الإنجليزي في أصفهان عام ١٦٩٩، وقد اعتبر ذلك ضربة قوية للهولنديين[3].

وهكذا شهدت بلاد فارس في عهد الصفويين نشاطاً واسعاً لقوىً أوروبية عديـدة، ممثلة بالهولنديين والإنجليز، واتبع الشاهات الفرس سياسات مختلفة إزاء هـذا النشـاط، أملتها قوة هذه القوى ونفوذها من ناحية، والمصالح الوطنية من ناحية أخرى.

٢)العثمانيون وآل إفراسياب:

كان لقيام أسرة آل إفراسياب في البصرة أثر مماثل لقيام الدولة الصفوية في فارس فيما يتعلق بالتطورات السياسية والتجارية التي شهدتها هذه البلاد.

وآل إفراسياب هم الذين ورثوا النفوذ العثماني في البصرة بعد أن ضعـف هـذا النفوذ إلى حد كبير، فآخر الولاة العثمانيين علي باشا[4] عجز عن إدارة شـؤون ولايـة

---

(١) أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص١٩.

(٢) - Bruce, op. cit, vol.11, pp.240-241.

(٣) - Lockhart, The Fall Of The Safavid Dynasty and the Afghan Occupation of Persia, (Cambridge), 1958, p.394.

(٤) سلوت، عرب الخليج، ص٦٨.

البصرة فباعها إلى إفراسياب لقاء مبلغ من المال اتفق الطرفان عليه، وحكم إفراسياب هو وورثته البصرة ما بين ١٥٩٦-١٦٦٨.

حكم إفراسياب البصرة خلال الفترة ١٥٩٦-١٦٢٣، ثم أعقبه ولده علـــي باشـــا للفترة ١٦٢٣-١٦٥٠. وقد كرس إفراسياب نشاطه في الربع الأول من القرن السابع عشر في إقامة إمارته المستقلة في البصرة محاولاً تخليصها من أي نفوذ للعثمانيين، مقتصـــراً في العلاقات معهم على تبادل بعض الرسائل، وأقام علاقات سياسية وتجارية مع القـــوى المختلفة. وهناك الكثير من الروايات التي تشير إلى تحسن وضع البصرة مـــن الناحيـــة السياسية والاقتصادية، لذا ازدهرت التجارة في عهد إفراسياب، وفتحت مينـــاء البصـــرة للتجارة الأوروبية"[1].

وأوضح صورة لحالة البصرة التجارية نجدها في كتاب الكرمليين عن البصرة، إذ جاء فيما ذكره هيرمان كولنز Herman Collanes: "أعاد إفراسياب الحيـــاة إلـــى مينـــاء البصرة الذي تدهور بسبب تحول التجارة الشرقية عنها، مقدماً الخدمات النافعـــة للتجـــار المحليين والامتيازات للأجانب الذي سمح لهم بتشييد الكنائس في المدينـــة. لـــذا غـــدت البصرة تستقبل سيلاً من التجار ومن السلع الشرقية والغربية، فتحسنت تجارتها وقصدهـــا التجار من سائر أنحاء العراق ومن حلب لشراء ما يحتاجونه من السلع الشرقية، وكـــان لهذا التطور في البصرة تأثيره على تجارة بغداد حيث شهدت أسواقها نشاطاً ملموساً وإن لم يكن يضاهي الحركة التجارية في البصرة"[2].

ويظهر هذا النص الأهمية التاريخية لميناء البصرة، باعتبـــاره الميـــناء الوحيـــد للعراق، وعن طريقه كانت توزع البضائع الشرقية، ليس فقط للمنـــاطق الداخليـــة مـــن

---

(١) دائرة المعارف الإسلامية، (مادة البصرة)، ج٣، ص٦٧١.

(٢) -Herman Gollanez, Chronicles of Events Between The Years 1623-1733, Relating to the Settlement of the Order of Carmilities in Mesopotamia (Bassora), (London, 1927), p.329.

– وكذلك انظر: حسين محمد القهواتي، تاريخ العراق بين الاحتلالين العثمـــانيين الأول والثـــاني ١٥٣٤-١٦٣٨م/٩٤١-١٠٤٨هـــ، رسالة ماجستير غير منشورة في التاريخ الحديـــث، جامعـــة بغداد، ١٩٧٥، ص٣٩٤. وسيشار له فيما بعد: القهواتي، تاريخ العراق.

العراق، وإنما إلى المناطق الأخرى المجاورة. كما يشير إلى أن حالة الركود التي أصابت الموانئ العربية بدأت تزول نظراً لحصول تطورات جديدة في المنطقة، أهمها تأسيس الشركات الأوروبية، كشركتي الهند الشرقية الإنجليزية والهولندية اللتين أخذتا تنافسان البرتغاليين[١] في مضمار السيادة على التجارة والنفوذ.

على أن جلّ التطورات التي شهدتها البصرة في النصف الأول من القرن السابع عشر قد حدثت في عهد علي باشا إفراسياب الذي تولى أمر البصرة عام ١٦٢٣. ففي عهده كان البرتغاليون قد طردوا من هرمز عام ١٦٢٢ على يد الفرس والإنجليز، فنقل البرتغاليون بعض نشاطهم التجاري إلى البصرة، إلى جانب مراكزهم الأخرى في المدن العُمانية، وقد قاد ذلك إلى مزيد من التطورات السياسية والتجارية في البصرة. فمن جهة ازدهرت فيها التجارة، وأصبحت واحدة من أهم المراكز التجارية في الخليج العربي، وذلك لأن البرتغاليين اتخذوها مركزاً لتجارتهم إلى جانب مسقط[٢]. ويقول أحد الباحثين بصدد ذلك: "استعادت البصرة شيئاً من نشاطها الملاحي لأن جزءاً كبيراً من التجارة القادمة من الهند كان يمر عبر مسقط بدلاً من هرمز، ثم تواصل سيرها في اتجاه البصرة تحت حماية البرتغاليين"[٣].

وأثار التحول التجاري من الموانئ الفارسية إلى ميناء البصرة حقد وكراهية الشاه عباس الأول، الذي أدرك أن طرد البرتغاليين من هرمز لم يكن كافياً "لكي تتحول التجارة بيد الفرس"[٤]. ومن أجل القضاء على تجارة البصرة، وعلى الطريق التجاري

---

[١] في رحلة تكسيرا ترد الإشارة إلى وجود التجار البرتغاليين والبنادقة، ولم يشر إلى غيرهم من التجار مما يدل على عدم مشاركتهم في تجارة المدينة حتى هذا الوقت. انظر: مشاهدات تكسيرا في العراق سنة ١٦٠٤ (ملخصة عن الترجمة الإنجليزية)، ترجمة جعفر خياط، مجلة الإمام، ج٤، ص١، (كانون الأول، ١٩٦٤)، ص١٣٧؛ سلوت، المصدر السابق، ص١٢٨ إذ يشير إلى وصول عدة سفن برتغالية من هرمز إلى البصرة.

[٢] سلوت، عرب الخليج، ص١٦١.

[٣] المرجع نفسه.

[٤] علي شاكر علي، تاريخ العراق في العهد العثماني ١٦٣٨-١٧٥٠، نينوى، ١٩٨٤، ص١٣٠. وسيشار له فيما بعد: علي، تاريخ العراق في العهد العثماني.

البحري، وبسبب أطماعه في البصرة وعدم امتلاكه قوة بحرية تمكنه من التحكم في مياه الخليج العربي رأى أن الحصار البحري عمل مجدٍ لتنفيذ خططه. ولهذا أمر الشاه عباس إمام قلي خان حاكم شيراز عام ١٦٢٤ بالتوجه إلى البصرة ومحاصرتها واحتلالها بعد أن رفض علي باشا إفراسياب الخضوع لسيادته. غير أن إمام قلي خان فشل في السيطرة على البصرة، لأن السفن البرتغالية كانت مرابطة في مياهها باستمرار، حيث قصفت القوات الفارسية في الوقت الذي أظهر فيه سكان البصرة أيضاً الاستعداد للدفاع عن مدينتهم[١].

وكرر الشاه عباس محاولاته للسيطرة على البصرة، وطرد البرتغاليين من مينائها مستعيناً هذه المرة بموظفي شركة الهند الشرقية الإنجليزية في بندر عباس، إلا أن علي باشا إفراسياب أرسل كتاباً شديد اللهجة إلى رؤساء الشركة في سورات، يعلمهم عن مشاركة موظفيها وأسطولها في المياه القريبة من البصرة مع الإيرانيين في فرض الحصار على المدينة، وذكّرهم بصداقة حكومتهم مع السلطان العثماني، وهددهم بعواقب وخيمة إن استمروا في وقوفهم إلى جانب أعدائه[٢].

وأثمرت هذه الرسالة حسب ما ذكره أحد الباحثين، حيث طلبت الشركة من وكلائها سحب الأسطول، فاضطرت القوات الصفوية إلى الانسحاب من البصرة التي ساهم في إنقاذها أيضاً وصول خبر وفاة الشاه عباس أثناء الحصار عام ١٦٢٩[٣].

وتجدر الإشارة في هذا المجال إلى أن علي باشا إفراسياب كان قد بعث بممثليه إلى السلطان العثماني يعلمه بالنشاطات المعادية التي تقوم بها السفن الإنجليزية في الخليج العربي ضد سفن البصرة، وطلب منه التدخل في هذا الشأن. وبناء على ذلك، "فقد استدعى الباب العالي السفير الإنجليزي، وطلب منه توضيح سبب تلك العداوة، وقد

---

(١) أدموف، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ص٧٦-٧٧.

(٢) - Foster, The English Factories in India 1624-1629, p.32.

(٣) القهواتي، تاريخ العراق، ص٣٩٦-٣٩٧.

أجاب السفير الإنجليزي بأنه يجهل مثل تلك الحوادث، ولكنه سيكتب إلى رعاياه هناك طالباً منهم عدم تكرارها"(١).

ويؤكد سلوت هذا المعنى إذ يقول: "لم يساند الهولنديون والإنجليز الخان في مشروعه (أي غزو البصرة)، إذ إن الصداقة مع السلطان العثماني كانت مقيدة بسياسة الحكومتين الإنجليزية والهولندية، ولا يسمح البتة لشركة الهند الشرقية بأن تعصي سياسة الدولة في مسألة هامة كهذه لمجرد إرضاء الشاه فقط"(٢).

ومهما يكن من أمر، فإن محاولات السيطرة على البصرة، سواء من الفرس، أو من الإنجليز، لم تمنع النشاطات التجارية البرتغالية في المدينة التي اتخذت مقراً لوكالتهم التجارية منذ عام ١٦٢٣. وعلى ذلك وصلت البصرة تسع سفن برتغالية وهي محملة بالبضائع والسلع، وهو أمر لم تألفه المدينة، مما أدخل السرور والفرحة إليها، وابتهج حاكم البصرة بهذه المناسبة(٣). وفي السنة التالية وصلت سبع سفن برتغالية أخرى محملة بالبضائع والسلع المختلفة إلى ميناء البصرة٤. واستمر المركز التجاري البرتغالي في البصرة قوياً حتى وصول قوى أوروبية أخرى إلى ميدان المنافسة التجارية، حيث ضعف نشاط البرتغاليين في هذه المدينة؛ هذا مع العلم بأن علي باشا كان قد فتح أبواب البصرة لكل القوى الراغبة في الاتجار مع مدينته، وهذا ما نجده في رواية تافرنييه، إذ يقول: "وصار للأمير (علي باشا) علاقات بأمم أجنبية مختلفة، فأنّى توجهت لقيت ترحيباً، ويعم المدينة الطمأنينة والنظام، حتى ليمكنك أن تسير طول الليل في شوارعها دون أن يعترض سبيلك أحد. ويجلب الهولنديون إلى البصرة التوابل كل سنة، ويحمل الإنجليز الفلفل وشيئاً من القرنفل. أما البرتغال فلا تجارة لها معها، ويجلب إليها الهنود نسيج

---

(١) طارق نافع الحمداني، العلاقات بين آل إفراسياب والدولة العثمانية إبان حكم إفراسياب باشا وعلي باشا ١٥٩٦-١٦٥٠، مجلة الخليج العربي، (البصرة)، المجلد ١٦، العدد ١ (١٩٨٤)، ص١٠٢. وسيشار له فيما بعد: الحمداني، العلاقات بين آل إفراسياب والدولة العثمانية.

(٢) سلوت، عرب الخليج، ص١٦٢.

(٣) - A Chronicle of the Carmelities in Persia and the Papal Mission of the XVII[th] and XVIII[th] centuries, (London, 1939), vol. II, p.1127.

(٤) - Ibid., p.1127.

قاليقوط (كلكتا Calcuta) والنيلة وشتى أنواع السلع، وبوجيز الكلام، إن في البصرة تجارا من مختلف البلدان..."[1].

إن الانفتاح التجاري الذي مارسه أفراد أسرة إفراسياب، ومن بينهم علي باشا قد دفع أمما أوروبية أخرى لأن تأخذ طريقها إلى البصرة. فالإنجليز على سبيل المثال، وإزاء الضغط الهولندي عليهم، دفع شركتهم الهند الشرقية إلى المتاجرة مع البصرة، إذ قام وكيلها في كامبرون بإرسال قارب شراعي اسمه بيناس Pinnace يحمل شحنة صغيرة من البضائع إلى البصرة فوصلها مطلع عام ١٦٣٥، وكان ذلك أول وصول بحري إنجليزي إلى المدينة[2].

غير أن وصول ممثلي شركة الهند الشرقية الإنجليزية إلى البصرة في هذا الوقت لم يكن ذا نتائج ملموسة تجاريا، فالبرتغاليون كان تأثيرهم ما يزال قويا في البصرة، ولذلك فإنهم حالما سمعوا بوجهة القارب الإنجليزي أرسلوا أسطولهم التجاري من مسقط إلى البصرة، وأغرقوا سوقها بالبضائع المختلفة، فأضر ذلك بتجارة الشركة الإنجليزية. ورغم ذلك كان الاتجاه لدى الشركة إقامة علاقات تجارية مباشرة مع علي باشا، وإن لم تحقق مكاسب تجارية[3]، ولذلك أرسلت اثنين من رجال الشركة إلى البصرة وهما: ثرستون Thurstone و بيرسون Pierson، فوصلاها في ٣١ أيار ١٦٤٠، وأنزلا بضائعهما في ميناء المدينة، لكن حدث ما حدث في المرة السابقة عام ١٦٣٥، فقد قام الأسطول البرتغالي – وفقا لتقرير رئاسة الشركة في سورات في ٢٨ آب ١٦٤٠ – بإغراق سوق البصرة بالسلع والبضائع المختلفة مثل الأقمشة والفلفل والزنجبيل، الأمر الذي أعاق بيع البضائع التي جلبها الموفدان الإنجليزيان إلى البصرة[4].

---

(١) تافرنييه، العراق في القرن السابع عشر كما رآه الرحالة الفرنسي تافرنييه، نقله إلى العربية وعلق على حواشيه بشير فرنسيس وكوركيس عواد، (مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٤٤)، ص٩٧-٩٨.

(٢) - Foster, English Factories 1634-1636, p.174-178.

(٣) - Foster, The English Factories in India 1637-1641, (Oxford, 1912), p.1.

- انظر أيضا: القهواتي، تاريخ العراق بين احتلالين، ص٣٩٨.

(٤) - Foster, The English Factories in India 1637-1641, p.252.

ورغم ذلك كله، فكر ممثلو الشركة الإنجليزية – في ضوء المعاملة الحسنة التي لقوها من علي باشا إفراسياب – في أن يقيموا مقراً دائماً لهم (Factory) في البصرة، شجعهم على إقامته بعده عن المنافسة الهولندية في ذلك الوقت. وقد أسست الشركة مقراً صغيراً لها في البصرة عام ١٦٤٣[١].

وتطور الأمر في عام ١٦٤٥ عندما قررت الشركة الإنجليزية نقل ممتلكاتها من بندر عباس إلى البصرة إثر النزاع الذي حدث بين الفرس والهولنديين، إلا أن الأخيرين لم يتركوا الإنجليز وشأنهم، إذ أرسلوا ثماني سفن إلى البصرة، فأغرقوا أسواقها بالبضائع والسلع التي بيعت بأسعار منخفضة، وفقاً لأسلوبهم المعروف في الاحتكار، فقد أكدت تقارير شركة الهند الشرقية الإنجليزية المتعددة أن بضائعها التي أرسلت إلى البصرة، بقيت دون بيع لكثرة البضائع التي جلبها الهولنديون، وانخفاض أسعارها[٢].

ولم يستقر الأمر لتجارة شركة الهند الشرقية الإنجليزية في البصرة بسبب المنافسة الهولندية، لذا استمرت تمارس نشاطها دون تحقيق أرباح تذكر في السنوات المتبقية من النصف الأول من القرن السابع عشر، لدرجة أنها قررت نقل ممتلكاتها من البصرة عام ١٦٤٨[٣].

وإذا ما انتقلنا إلى النصف الثاني من القرن السابع عشر، وبالذات الربع الثالث منه، نجد أن حكومة البصرة انتقلت إلى حسين باشا إفراسياب (١٦٥٠–١٦٦٨) الذي كان آخر أفراد هذه الإمارة. وعرف عن هذا الحاكم نزعته القوية للاستقلال عن الدولة العثمانية، لذا تأزمت العلاقة بين الطرفين في وقت كانت الدولة العثمانية ترمي إلى بسط سيطرتها المباشرة على أجزائها البعيدة، ومنها البصرة. وقد أدى التناقض في هذه التوجهات إلى إرسال العثمانيين عدداً كبيرا من الحملات ضد البصرة، وأسفرت آخر حملة منها عن طرد آخر الحكام الإفراسيابيين عام ١٦٦٨م.

---

(١) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٤، ص١٧٦٦–١٧٦٧.

(٢) - Foster, The English Factories 1642-1645, p.294; The English Factories 1646-1650, p.5, 45.

(٣) - Ibid, p.206.

وفي خلال الفترة ذاتها (١٦٥٠-١٦٦٨)، استخدم حسين باشا إفراسياب سياسة الانفتاح على القوى الأوروبية، فأقام علاقات سياسية وتجارية معها، بل حاول أن يوجد توازناً بين الإنجليز والهولنديين الذين اشتدت المنافسة بينهما خلال فترة الدراسة[١].

وأظهر حسين باشا التساهل في تعامله مع القوى الأوروبية منذ أن تسلم الحكم، وذلك تشجيعاً للنشاطات التجارية في بلاده، ولذا فقد تدفقت شحنات البضائع من التوابل، فجلب له ذلك – كما أكد لوريمر – مزيداً من الثروة[٢].

وتذبذبت تجارة الإنجليز في البصرة لأسباب كثيرة منها التناقض في القرارات التي كانت تتخذها رئاسة الشركة في سورات ورئاسة الشركة في لندن حول الاستمرار أو التوقف عن زيادة النشاط التجاري في البصرة. كما أثرت الحرب الإنجليزية الهولندية في أوروبا على علاقاتها في الخليج، ففي خلال سنتي ١٦٥٣-١٦٥٤ أرسلت الأوامر إلى ممثل الشركة في البصرة بالعودة هو والبضائع الموجودة لديه خوفاً من قيام الهولنديين بهجوم انتقامي على مقر الشركة في البصرة، بسبب ورود أنباء انتصار الأسطول الإنجليزي على الأسطول الهولندي[٣]. وقد تحقق ذلك فعلاً، ففي عام ١٦٥٣ استخدم الهولنديون القوة ضد الإنجليز، إذ هاجموا أربع سفن إنجليزية واستولوا على حمولتها، كما هاجموا عشر سفن برتغالية أيضاً من بينها سفينتان محملتان بالبضائع[٤].

وكان الإنجليز هم الأكثر تأثراً من بين القوى الأوروبية بهذه الأوضاع، وقد استولى حسين باشا عام ١٦٥٧ على مؤسسات شركتهم وممتلكاتها نتيجة لإشاعة راجت

---

[١] طارق نافع الحمداني، حكومة حسين باشا إفراسياب في البصرة والقوى الأوروبية في الخليج العربي، دراسة في العلاقات السياسية والتجارية ١٦٥٠-١٦٦٨، المجلة العربية للعلوم الإنسانية (الكويت)، العدد ١٢، المجلد ٣، خريف ١٩٨٣، ص١٥٣. وسيشار له فيما بعد: الحمداني، حكومة حسين باشا إفراسياب في البصرة.

[٢] لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٤، ص١٧٦٩.

[٣] - Bruce, op. cit., vol.11, pp.482-483.

[٤] - A Chronicle of the Carmelities in Persia, vol. 11, p.1140.

في المدينة مفادها أن أوضاع الشركة المالية ليست على ما يرام، وأنـــها بصـــدد إيقـــاف نشاطها في البصرة[١].

على أن علاقات شركة الهند الشرقية الإنجليزية بالبصرة لم تنته، إذ أرسلت أحـــد موظفيها في عام ١٦٥٧ إلى حسين باشا إفراسياب لإقناعه بإيجاد مقر جديد لها، وقد وعد حاكم البصرة بإيجاد المقر المطلوب، إلا أن هذا الأمر لم يتحقق حتى الستينات[٢].

وكان لإصرار الشركة على إعادة مقرها في البصرة، وعلى المتاجرة مع المدينـــة ما يبرره، فالبصرة، كما ذكر الرحالة البرتغالي غودينهو الذي زارها عام ١٦٦٣ "هـــي أعظم سوق تجاري في هذه البحار"[٣].

وقد ترك تفوق الإنجليز على الهولنديين في أوروبـــا فـــي الحـــرب الهولنديـــة – الإنجليزية (١٦٦٥–١٦٦٧) أثره الإيجابي على مركز الإنجليز في الشرق. وتعزز هـــذا كله بالامتيازات التجارية التي حصل عليها السفير الإنجليزي فـــي العاصمـــة العثمانيـــة (الآستانة) خلال مباحثاته مع الباب العالي. وقد بدأ التفـــاوض حـــول الامتيـــازات عـــام ١٦٦١م، وتم التصديق عليها عام ١٦٧٥م. وبموجب هذه الامتيـــازات حُـــددت التعرفـــة الجمركية على البضائع الإنجليزية في الأراضي العثمانية بـــ ٣%، وأصبح من حق جميع السفن التي تحمل العلم الإنجليزي المتاجرة مع مدن وموانئ الدولة العثمانية بما فيها أنهار وادي الرافدين دون أي مضايقة[٤].

---

(١) - Foster, The English Factories in India 1655-1660, p.88.

(٢) يقظان سعدون العامر، نشاط شركة الهند الشرقية الإنجليزية في البصرة، مطابع التعليم العـــالي فـــي البصرة، ١٩٩٠، ص١٤–١٥.

(٣) ستيفن هيمسلي لونكيرك، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث، ترجمـــة جعفـــر خيـــاط، بغـــداد، ١٩٦٨، ص١٤٢. وسيشار له فيما بعد: لونكيرك، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث.

(٤) انظر حول هذه الامتيازات:

- Huretwit, op. cit., vol. 1, 25-39.

وفي ضوء هذه الظروف الجديدة عينت رئاسة الشركة في سورات جيمس أدمز J. Adams نائباً لمؤسستها في فارس، وأرسلته إلى الخليج العربي على ظهر السفينة ريفنج Revenge، وأصدرت له التعليمات بالتوجه إلى البصرة لإنزال بعض البضائع المخصصة لها ومن ثم العودة إلى بندر عباس لاستلام منصبه[1]. وكان من المتوقع أن تكون تلك الامتيازات ذات فائدة، غير أنها لم تكن كذلك لأن المسؤولين في البصرة لم يلتزموا بتنفيذها، ولم يكن لدى الإنجليز القدرة على إجبار المسؤولين في المدينة على تنفيذها، وظل الأمر كذلك حتى نهاية حكم آل إفراسياب في البصرة عام ١٦٦٨.

ولم تكن الظروف التي مرت بها البصرة لتشجع على قيام التجارة فيها في الربع الأخير من القرن السابع عشر، فأخبار الاستعدادات التي كان العثمانيون يقومون بها لمحاصرة البصرة واحتلالها أثارت قلق الشركات التجارية، وأصبحت تقارير ممثليها في عام ١٦٦٧ تشير إلى "أن التجارة كانت في حالة توقف"[2]، بل إن "الطرق ستكون خطرة على الرحالة لعدة سنوات"[3].

وهناك دلائل كثيرة على انخفاض حجم التجارة في البصرة بعد سيطرة العثمانيين عليها، فالأب كير Abbe Care الذي زار البصرة قبل وقوعها بيد العثمانيين وبعدها قال: "لقد زرت مدينة البصرة عام ١٦٧٢، وقد وجدت بأن حجم التجارة فيها أقل مما كان عليه عام ١٦٦٩، وقد هجرها عدد كبير من مواطنيها بسبب حالات النهب والاضطراب فيها"[4].

وأكدت هذه الحقيقة تقارير الآباء الكرمليين الفرنسيين في البصرة، إذ أشاروا إلى "عدم وجود تجار في البصرة، وقد قرر هؤلاء مغادرة المدينة في غضون ثلاثة أو أربعة

---

(١) لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٤، ص١٧٧١.

(٢) - Foster, The English Factories in India 1665-1667, p.284.

(٣) - Foster, The English Factories in India 1665-1667, p.265.

(٤) - The Travels of Abbe Care in India and the Near East 1672-1674, London, Hak. Soc. 1947-1948, vol. 1, p.90.

أيام"[١]. بل إن تقارير وكلاء شركة الهند الشرقية أكدت أن التجارة ستعود مرة أخرى إلى بندر عباس بعد أن دمرت البصرة من قبل الأتراك"[٢].

ولم تنتعش تجارة البصرة بسبب تعرضها لكثير من الهجمات التي كانت تقوم بها القبائل العربية أحياناً، والقوى المجاورة، مثل أمراء الحويزة أحياناً أخرى كما حدث في عام ١٦٦٩م[٣]. ومع ذلك فإن النشاطات التجارية لم تتوقف تماماً في البصرة، بدليل أن الحكام العثمانيين فيها بدأوا يطبقون الامتيازات التجارية التي منحتها الدولة العثمانية للأوروبيين في بلادها، والتي تنص على أن لا تزيد التعرفة الجمركية على البضائع عن ٣%[٤].

٣) دولة اليعاربة وتجارة الخليج العربي:

امتاز تاريخ عُمان في القرن السابع عشر بقيام دولة اليعاربة عام ١٦٢٤، تلك الدولة التي دخلت في حروب طويلة مع البرتغاليين الذين احتلوا أراضي عُمان عام ١٥٠٧، حتى أخرجتهم منها عام ١٦٥٠. كما أن دولة اليعاربة طاردت البرتغاليين حتى شرقي إفريقية والهند، وقدر لها أيضاً أن تنشئ قوة بحرية كبيرة في النصف الثاني من القرن السابع عشر.

كانت عُمان عندما سيطر البرتغاليون على منطقة الخليج العربي مطلع القرن السادس عشر تحت حكم الإمام محمد بن إسماعيل (١٥٠٠-١٥٣٠) الذي بعث الإمامة الإباضية، وبعد وفاته عام ١٥٣٠ خلفه في الإمامة ابنه الإمام بركات. وقد تمكن الإمام محمد وابنه من كسر شوكة النبهانيين، الذي حكموا عُمان مدة طويلة. على أن البلاد انقسمت في هذه الفترة بين الأئمة الإباضية من جهة، والسلاطين النبهانيين من جهة

---

(١) - A Chronicle of the Carmelities in Persia, vol. 11, p.1155.

(٢) - Foster, The English Factories in India 1668-1669, p.200.

(٣) حول أحوال البصرة في هذا العقد انظر: أدموف، ولاية البصرة، ص٨٧-٨٨.

(٤) - J. A. Saldanha, The Portuguese in the Gulf, The Journal of Bombay Branch of the Royal Asiatic Society, vol. XXIII, (London, 1914), p.40.

أخرى، وتوسعت دائرة الانقسامات في الوقت نفسه فظهرت زعامات قبلية قادها بنو جبر وبنو هلال، فانتشرت الفوضى وعمت الحروب الأهلية التي ظلت قائمة حتى ظهور دولة اليعاربة[١].

وفي هذه الظروف استولى البرتغاليون على الموانئ العُمانية الرئيسية مثل: قريات ومسقط ومطرح وصحار وخوركان. وبقيت هذه الموانئ تحت قبضتهم حتى سقوط هرمز عام ١٦٢٢، حيث اتخذ البرتغاليون خطوات جديدة لإحكام قبضتهم السياسية والتجارية على هذه الموانئ.

ولما كانت التجارة وصيد اللؤلؤ هما عصب الحياة الاقتصادية للعُمانيين على مدى العصور، فإن سيطرة البرتغاليين عليهما لصالحهم، وحرمانهم أهل البلاد الأصليين من مورد رزقهم، واستئثارهم دون غيرهم بما تدره التجارة من أرباح، كل ذلك دفع العُمانيين للوقوف بوجههم، وظهرت هذه المسألة واضحة في بداية القرن السابع عشر عندما أصبح النفوذ البرتغالي أضعف مما كان عليه في القرن السادس عشر. يقول الخطيب في هذا المجال: "بدأ أصحاب النفوذ (في عُمان) يفكرون في مواصلة الجهاد ضد البرتغاليين الذين احتلوا المواقع الاستراتيجية على الساحل العُماني، وضيقوا الخناق على العرب العُمانيين في الملاحة ومزاولة التجارة، وفرضوا الضرائب الباهظة على السفن العربية التي تأتي إلى مسقط بالإضافة إلى تعرض السفن للتفتيش الدقيق من قبل الحاميات البرتغالية في مياه الخليج"[٢].

---

[١] حول ظروف هذه الفترة انظر: سرحان بن سعيد الأزكوي، تاريخ عُمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة، تحقيق عبد المجيد حسيب القيسي، مطابع سجل العرب، ط٢، القاهرة، ١٩٨٦، ص٧٥ وما بعدها؛ حميد بن محمد بن رزيق، الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين، تحقيق عبد المنعم عامر ومحمد مرسي عبد الله، ط٢، آمون للطباعة، القاهرة، ١٩٨٤، ص٢٥٠.

[٢] مصطفى عقيل الخطيب، التنافس الدولي في الخليج العربي ١٦٢٢-١٧٦٣، المكتبة العصرية، بيروت، ١٩٨١، ص١٠٦، نقلاً عن الأزكوي. وسيشار له فيما بعد: الخطيب، التنافس الدولي في الخليج.

واقترف البرتغاليون أعمالاً أخرى لقطع مورد المدن العُمانية، لمجرد أنها نافست هيمنتهم التجارية أو نفوذهم السياسي، إذ تشير الأحداث التاريخية إلى أن مدينة صحار العُمانية قد خضعت لسيطرة بعض القوى القبلية العربية عام ١٦١٦، وحالما شعر البرتغاليون بذلك جهزوا أسطولاً من قواعدهم في المحيط الهندي والهند، وحاصروا المدينة ودخلوها وأشعلوا النيران في مبانيها، وكانت ذريعة البرتغاليين في ذلك أن ميناء صحار غدا مركزاً تجارياً منافساً لميناء مسقط الخاضع لهم، بعد أن لاحظوا نقص الرسوم الجمركية عندهم، وارتياد أكثر السفن التجارية لميناء صحار، فاتخذوا مثل هذا القرار الذي يتسم بالوحشية والقسوة(١).

وعلى ذلك فإن حالة التمزق السياسي في عُمان، والمعاناة الاقتصادية الناشئة عن فقدان البلاد لمواردها الاقتصادية المعتمدة على البحر، قد جعلت الرغبة في الخروج من تلك الأوضاع جماعية، ولذلك اتفق أهل عُمان على اختيار إمام يخلصهم مما هم فيه، ووقع اختيارهم على الإمام ناصر بن مرشد اليعربي عام ١٦٢٤.

كان انتخاب الإمام ناصر بن مرشد نقطة تحول مهمة، ليس في تاريخ عُمان فحسب، بل في تاريخ الخليج العربي، فقد دخلت البلاد في عهده مرحلة جديدة، ووصلت مكانة من القوة والعظمة لم تعرفها من قبل. فقد وجه جهوده لتوحيد البلاد، وإخضاع معظم المناطق التي كانت تسيطر عليها القوى القبلية المتنافسة تحت سلطة حكومة مركزية قوية، ومن ثم منازلة البرتغاليين(٢).

كانت هذه الخطوات ضرورية للبلاد، فقد أراد الإمام ناصر بن مرشد أن يقوي جبهته الداخلية لتكون ظهيراً قوياً له في حروبه ضد البرتغاليين الذين نقلوا قاعدة ارتكازهم الرئيسة من هرمز بعد سقوطها عام ١٦٢٢ إلى السواحل العُمانية، واستهدفوا إخضاع مدنها وسكانها لسيطرتهم. غير أن هذه الخطوة البرتغالية لم تكن – في تقدير

---

(١) ويليامسون، صحار عبر التاريخ، ص٥٣؛ الخطيب، التنافس الدولي في الخليج، ص١٠٧.

(٢) عبد الأمير محمد أمين، دور القبائل العربية في صد التوسع الأوروبي في الخليج العربي خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر، بحوث المؤتمر الدولي للتاريخ، بغداد، ١٩٧٣، ص٦٥٢. وسيشار له فيما بعد: أمين، دور القبائل العربية.

ويلسون – لصالحهم، ذلك "أن حامية مسقط لم تكن حامية ملاحية كهرمز، فقد كانت معرضة للضرب من الخلف، أي من شعب عُمان الثائر"[١].

وقد استطاع الإمام ناصر بن مرشد أن يجعل من قواعده العسكرية مصدر قلق فعلي للبرتغاليين، حيث انطلقت عملياته العسكرية منها في العقد الثالث من القرن السابع عشر، وكانت بداياتها عام ١٦٣٢، حيث شن اليعاربة على مسقط مركز البرتغاليين الرئيس غارات غير منتظمة ولكنها ألحقت الأذى بالبرتغاليين الذين لم يحسبوا حساباً لها[٢].

وتواصلت العمليات الهجومية للعُمانيين على الموانئ التي يحتلها البرتغاليون، فهاجموا جلفار (رأس الخيمة) وطردوهم منها عام ١٦٣٣، وجعلوا وجهتهم صحار ومسقط، وأربكوا البرتغاليين في مسقط واضطروهم إلى طلب الصلح مع العُمانيين[٣].

وفي عام ١٦٣٤م هاجم العُمانيون صور وقريات واستعادوا السيطرة عليهما، ولم يبق من الجيوب البرتغالية الساحلية سوى صحار ومسقط اللتين دار الصراع حولهما في الأربعينات حيث اشتدت هجمات العُمانيين عليهما. وفي عام ١٦٤٣ تمكن العُمانيون من السيطرة على صحار[٤].

وفتحت السيطرة على صحار الطريق أمام العُمانيين لطرد البرتغاليين من مسقط، وقد شهد عام ١٦٤٨ مهاجمتهم هذه المدينة، وبعد كثير من الضغوط وافق البرتغاليون على توقيع اتفاقية معهم، إلا أن عدم التزام البرتغاليين بشروط الاتفاقية، ووفاة الإمام

---

[١] الخطيب، التنافس الدولي في الخليج، ص١٢٠.

[٢] المرجع نفسه، ص١٢٠.

[٣] عبد الله بن خلفان بن قيصر، سيرة الإمام العادل ناصر بن مرشد، تحقيق عبد المجيد حسيب القيسي، عُمان، د.ت، ص٥١. وسيشار له فيما بعد: ابن قيصر، سيرة الإمام العادل ناصر بن مرشد.

[٤] طارق نافع الحمداني، دور عرب عُمان في إقصاء البرتغاليين عن الخليج العربي خلال النصف الأول من القرن السابع عشر، مستلة من مجلة البحوث والدراسات العربية، العدد ١٣، ١٩٨٤، ص٢٧٨.

ناصر بن مرشد عام ١٦٤٩، أخّر طردهم من مسقط حتى عام ١٦٥٠م، حيث تمكن سلطان بن سيف، الذي خلف الإمام ناصر من طردهم في تلك السنة[١].

ولم تكن التطورات السياسية في عُمان والأحداث التي صاحبتها خلال الفترة ما بين ١٦٢٤-١٦٥٠ بعيدة عن الجوانب الاقتصادية: الملاحية والتجارية، فهذه الجوانب شكلت جزءاً أساسياً من اهتمامات الإمام ناصر بن مرشد، وهذا ما نجده واضحاً في المعاهدات التي عقدها مع البرتغاليين، إذ استهدفت تحرير التجارة والملاحة من هيمنتهم، فضلاً عن التشجيع الذي لقيه هذا الجانب الاقتصادي طوال فترة حكمه.

لقد كان الإمام ناصر بن مرشد حريصاً على أن يستفيد من يشتغلون بالتجارة من العُمانيين من الموانئ الرئيسية مثل مسقط وصُحار، وذلك بعد الانتصار الأول الذي حققه على البرتغاليين عام ١٦٣٢، إذ اشترط عليهم بموجب معاهدة الصلح أن يعاملوا العُمانيين الذين يفدون إلى مسقط ومطرح بقصد التجارة وغيرها معاملة حسنة، وأن يعيدوا الأموال التي استولوا عليها سابقاً من بعض القبائل[٢].

وفي الهجمات المكثفة التي شنها العُمانيون على البرتغاليين في مراكزهم الرئيسية كمسقط وصحار، أظهر البرتغاليون عدم القدرة على مواجهة هذه الهجمات، فقبلوا بالصلح مرة ثانية عام ١٦٣٤، وفي هذه المرة قبلوا بشروط منها هدم التحصينات التي أقاموها

---

[١] لمزيد من التفاصيل حول طرد البرتغاليين من مسقط انظر: عائشة السيار، دولة اليعاربة في عُمان وشرق إفريقية، ط١، دار القدس، بيروت، ١٩٧٥، ص٥٥ وما بعدها، وانظر أيضاً:

- R. D. Barthurst, The Yarubi Dynasty of Oman, unpublished Ph.D thesis, Linacre Collegem Oxford University, March 1967, pp. 104-107;
- وكذلك: غانم محمد رميض العجيلي، قيام حكم سلالة اليعاربة وانهياره في عُمان ١٦٢٤-١٧٤٩، دراسة في التاريخ السياسي، رسالة ماجستير غير منشورة في التاريخ الحديث، مقدمة إلى معهد البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، تشرين أول ١٩٨٧، ص٤٨-٥٦، قسم الدراسات التاريخية، بغداد.

[٢] ابن قيصر، سيرة الإمام العادل، ص٣٩-٤٠؛ حميد بن محمد بن رزيق، الشعاع الشائع باللمعان في ذكر أئمة عُمان، تحقيق عبد المنعم عامر، أمون للطباعة، القاهرة، ١٩٨٤، ص٢١٥.

خارج مسقط ومطرح، "والسماح للعُمانيين بحرية التجارة في المناطق التي يسيطر عليها البرتغاليون"[١].

ويتضح من الشرط الأخير أن الإمام ناصر كان يولي أهمية كبيرة لفتح منافذ عُمان التجارية، فقد كان استيلاء البرتغاليين على مسقط قد أصاب التجارة العُمانية بأضرار بالغة، ولذلك حرص الإمام – عندما سنحت له أول فرصة – على فتح هذه المنافذ[٢].

وربما كان أعظم إنجاز حققه الإمام ناصر بن مرشد قبل وفاته عام ١٦٤٩ هو ضربه للحصار على مسقط وفرضه شروطاً للصلح مع البرتغاليين كان معظمها يتعلق بالملاحة والتجارة، ومن ذلك:

١. حرية الملاحة للسفن العُمانية في مياه الخليج العربي دون أن تخضع لمراقبة السفن البرتغالية إلا في حالة العودة إلى ميناء مسقط، ففي هذه الحالة عليها أن تحصل على إذن الحامية البرتغالية.
٢. إعفاء العُمانيين الذين يفدون إلى مسقط من جميع أنواع الضرائب، جمركية كانت أو شخصية، وذلك في حالتي دخول البضائع إلى مسقط وخروجها منها.
٣. أن تكون مدينة مسقط مدينة تجارية حرة لجميع الجنسيات دون قيود[٣].

ويعد النصف الثاني من القرن السابع عشر عهداً جديداً في تاريخ عُمان السياسي والتجاري بسبب تحرر هذه البلاد من السيطرة البرتغالية، فقد كرس الأئمة اليعاربة جهودهم للإصلاح الداخلي من جهة، ومطاردة البرتغاليين في مواقعهم حيثما وجدوا في الهند وشرقي إفريقية من جهة أخرى، فضلاً عن الجهود الكبيرة التي بذلوها في إنشاء قوة بحرية كبيرة، وصلت ذروتها في القرن الثامن عشر.

---

[١] نور الدين عبد الله السالمي، تحفة الأعيان بسيرة أهل عُمان، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٩٧٤، ج٢، ص١١. وسيشار له فيما بعد: السالمي، تحفة الأعيان بسيرة أهل عُمان.

[٢] السيار، دولة اليعاربة في عُمان، ص٥٧.

[٣] - Foster, The English Factories in India 1646-1650, p.64.

- لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج٢، ص٦٣٥. هذا مع العلم أن المصادر العُمانية لا تشير إلى نصوص هذه الاتفاقية.

وكان سلطان بن سيف، ابن عم الإمام ناصر بن مرشد (١٦٤٩-١٦٦٨) أول الأئمة الذين حكموا عُمان في فترة تحررها من السيطرة البرتغالية، فبعد أن تم تخليص عُمان من البرتغاليين على يده، وجد أن بلاده بحاجة إلى بناء قوة بحرية لحماية سواحلها وتجارتها البحرية ضد الهجمات البرتغالية التي لم تنقطع طوال النصف الثاني من القرن السابع عشر.

وفي عهد الإمام سلطان أيضاً وضعت خطط عديدة لحملات بحرية لمطاردة البرتغاليين في معاقلهم الرئيسية في الهند وشرقي إفريقية، وكانت أولى تلك الحملات قد وجهت ضدهم عام ١٦٥٥، حيث هاجم أسطول عُماني بومباي، واتجه أسطول آخر إلى شرقي إفريقية، وهاجم ممباسا، وأخضعها وعين حاكماً عربياً عليها[١].

وأرسلت حملات مماثلة في عامي ١٦٦٠ و ١٦٦٨ إلى شرقي إفريقية والهند، إلا أن هذه الحملات كانت تقابلها حملات برتغالية مضادة ليس ضد القوات العسكرية العُمانية، وإنما ضد المدن العُمانية الرئيسية وخاصة مسقط[٢].

وبالإضافة إلى انشغاله بالعمليات البحرية ضد البرتغاليين، وجه الإمام سلطان جهوداً كبيرة نحو الإصلاح الداخلي، فبلغت عُمان في عهده شأناً بعيداً من الرقي والازدهار، وخاصة بعد نجاحها في فتح منافذها البحرية. وقد لخص ابن رزيق عهده بقوله: "إن عُمان اعتمرت أيام دولته، وازدهرت واستراحت في عصر رعيته، ورخصت الأسعار، وصلحت الأسفار وربحت التجار..."[٣]. وكان الإمام سلطان نفسه يمارس أعمال التجارة، مما عرضه لانتقادات الناقمين[٤].

---

[١] سلطنة عُمان، وزارة الثقافة والإعلام، عُمان وتاريخها البحري، ١٩٧٩، ص٦٤. وسيشار له فيما بعد: عُمان وتاريخها البحري.

[٢] لمزيد من التفاصيل حول هذه الحملات انظر: العجيلي، قيام حكم سلالة اليعاربة، ص٦٦-٦٩؛ وانظر أيضاً: سلوت، عرب الخليج، ص١٧٨-١٧٩؛ وانظر أيضاً:

- Barthurst, The Yarubi Dynasty, pp. 120-123.

[٣] ابن رزيق، الفتح المبين، ص٢٩١.

[٤] المرجع نفسه.

وبذل الإمام سلطان جهوداً مماثلة في تنشيط الحركة التجارية الخارجية، وكانت هذه الجهود مع الهولنديين وليس مع الإنجليز، ذلك لأن الإنجليز أرادوا إقامة حصن في مسقط تقيم فيه حامية إنجليزية مؤلفة من مائة جندي ليكون ميناءً لسفنهم ومركزاً لتجارتهم، ووسيلة للضغط على فارس ضد منافسيهم الهولنديين، إلا أن هذه العروض لم يقبلها أئمة عُمان الذين كانوا يرفضون استقرار أي قوة أجنبية في بلادهم(١).

لقد راجت شائعات كثيرة في الخليج عام ١٦٥٠م بأن العُمانيين يرومون إقامة تحالف مع الهولنديين لجمع الضرائب المعتادة عن النقل البحري في الخليج العربي نيابة عن الإمام، وهي الضرائب التي كان البرتغاليون يجمعونها قبل عام ١٦٥٠، وعلى الرغم من عدم صحة تلك الإشاعات، إلا أنها تشير إلى أن المجتمع التجاري في الخليج قد أدرك مدى طموح العُمانيين في احتلال مكانة البرتغاليين، واحتمال مساندة الأوروبيين لتلك الطموحات(٢).

وإذا كان هذا الأمر مجرد إشاعات حول طبيعة العلاقات التجارية بين الهولنديين والعُمانيين، إلا أن هناك ما يؤكد وصول هذه العلاقات حداً بعيداً في عهد الإمام سلطان، فقد أرسل الهولنديون عام ١٦٦٥ المدير الإداري في بندر عباس هندريل فان ريك من بندر عباس إلى الإمام سلطان لبحث التعاون ضد البرتغاليين، وقد أجاب الإمام على ذلك بقوله:

"لقد جاءنا مبعوثك معرباً عن رغبته بإرسال شخص إلى مدينتنا التجارية مسقط، على أن يستخدم لهذا المشروع بعض البواخر والمراكب لنقل البضائع منها وإليها لغرض التجارة، وإنه سيحضر إلينا بعض الأشخاص من قبلكم للإقامة في مدينتنا التجارية للقيام بكل ما يلزمك من خدمات. ونحن إذ نجيب على طلبك هذا، نود أن نؤكد بأن مدينتنا التجارية هي مدينتكم، وأن مشاعر الصداقة والتحالف سوف تكون متبادلة بيننا...وسوف نعمل مسرورين على إنشاء مقر لكم في مدينتنا التجارية"(٣).

---

(١) السيار، دولة اليعاربة، ص١٦٩؛ قاسم، الخليج العربي، ١٥٠٧-١٨٤٠، ص١١٠.

(٢) سلوت، عرب الخليج، ص١٧٥.

(٣) المرجع نفسه، ص١٧٩-١٨٠، حيث نقل النص العربي للرسالة، كما حفظته الوثائق الهولندية.

تظهر هذه الرسالة موقف الإمام سلطان من الهولنديين، فقد كان راغباً في إقامة تحالف معهم، نظراً لتخوفه من البرتغاليين، ولأن سمعة الهولنديين كانت هي المعروفة في منطقة الخليج العربي، إلا أن قيام الإمام برفع نسبة الرسوم الجمركية إلى مستوى عالٍ جداً، حال دون إقدام الهولنديين على إقامة وكالة لهم في مسقط، فضلاً عن تحسن وضعهم في بندر عباس[1].

وإذا ما انتقلنا إلى فترة الإمام بلعرب بن سلطان (١٦٦٨-١٦٨١)، فإننا نجد أنه اهتم أيضاً بملاحقة البرتغاليين في مراكزهم الرئيسية في الهند وشرقي إفريقية، فضلاً عن اهتماماته بالتجارة وتنشيطها. ففي المجال الأول، يذكر ألكسندر هاملتون Alexander Hamilton أنه في "حوالي ١٦٧٠، أي بعد مرور سنتين من تولي بلعرب السلطة، جاء عرب مسقط في أسطول تجاري، ونزلوا بالليل في غرب الجزيرة (ديو) دون أن يكشفهم أحد، وعند طلوع النهار فتحت بوابات المدينة، ودخلوا إليها دون مقاومة"[2].

وأراد البرتغاليون الرد على العُمانيين باحتلال مسقط، وأرسلوا أسطولاً لهذه الغاية في عام ١٦٧٣، ولكن هذا الأسطول عجز عن تحقيق أهدافه، إذ أنه انسحب خوفاً من تعرض الأسطول العُماني له[3]. وفي العام التالي، وكرد فعل على الهجوم البرتغالي على بلاده، قام الإمام بلعرب بإرسال أسطوله إلى باسين Bassein أحد المراكز البرتغالية في ساحل غربي الهند، ونزل إليها ستمائة من العُمانيين، وحصلوا على الغنائم دون أن يجرؤ البرتغاليون على صدهم[4]. ثم لم تلبث تلك الحملات البحرية العُمانية أن توقفت في المحيط الهندي بسبب الحرب الأهلية التي نشبت في عُمان بين الأخوين بلعرب وسيف،

---

[1] سلوت، عرب الخليج، ص١٨٠-١٨١.

[2] نقلاً عن مايلز، الخليج، بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبد الله، (أمون للطباعة، القاهرة، ط٣، ١٩٨٦)، ص٢٠٨.

[3] السيار، دولة اليعاربة، ص٧٤.

[4] مايلز، الخليج، بلدانه وقبائله، ص٢٠٩. وانظر:

- Barthurst, The Yarubi Dynasty, pp. 131-132.

وخاصة بعد أن حظي الأخير بشعبية كبيرة بسبب شخصيته القوية، وحبه لروح المغـامرة كما انتشر بين العُمانيين آنذاك[١].

والجدير بالذكر أن محاولات الهولنديين لإقامة علاقات تجارية مع عُمان استمرت في عهد بلعرب، وأرسلوا بعض سفنهم إليها، ولكن لم يجر تنشيط لتلك العلاقـات رغـم وصول بعثة هولندية إلى عُمان عام ١٦٧٢، لأن الهولنديين كـانوا متـرددين مـا بيـن تطوير مركزهم في بندر عباس أو إيجاد بديل آخر في مسقط، واستقر رأيهم على الخيـار الأول[٢].

وصلت عُمان أوج قوتها سياسياً وتجارياً في عـهد الإمـام سـيف بـن سـلطان (١٦٨١-١٧١١) الذي اهتم بالأسطول وتطويره اهتماماً كبيراً حتى صار أقوى أسـطول محلي في المنطقة من حيث القوة والعدد، وصل العُمانيون في هذا المجال إلى مرحلة لـم يصلوها من قبل[٣]. فقد قدر هاملتون حجم الأسطول الحربي العُماني في عـهده بسـفينة واحدة ذات ٧٤ مدفعاً، واثنتين بـ ٦٠ مدفعاً، وواحدة ذات خمسين مدفعـاً، و١٨ سـفينة أصغر حجماً تحمل ما بين ١٢-٣٢ مدفعاً، وبعض سفن الترانكي أو السفن ذات المجاذيف تحمل ٤-٨ مدافع لكل منها[٤].

وقد اشتد الصراع العُماني البرتغالي في عهد الإمام سيف الذي نشط في مهاجمـة البرتغاليين في سواحل الهند وسواحل شرقي إفريقية، ففي عـام ١٦٩٤ هـاجم أسـطول عُماني القواعد البرتغالية في الهند، وفي عام ١٦٩٥ هاجم العُمانيون مينـاء كنـج آخـر المعاقل الأوروبية في الساحل الشرقي من الخليج، وحذّر القوى الأوروبية من أن يقدمـوا أي مساعدة للفرس الذين كانوا يريدون مهاجمة مسقط بمساعدة الإنجليز[٥].

---

[١] مايلز، الخليج، بلدانه وقبائله، ص٢٠٩.

[٢] سلوت، عرب الخليج، ص١٨٦-١٨٧.

[٣] مايلز، الخليج، بلدانه وقبائله، ص٢٠٩.

[٤] - Alexander Hamilton, New Account of the East Indies, (London, 1744), p.76.

[٥] مايلز، الخليج، بلدانه وقبائله، ص٢١٠؛ وانظر أيضاً:

- Lockhart, The Fall of the Safavid Dynasty, p. 67.

وفي عام ١٦٩٦ أبحر الإمام سيف على رأس أسطول مكون من اثنتين وعشرين سفينة وبعض الترانكي ويحمل ثلاثة آلاف رجل لمهاجمة البرتغاليين في قلعة ممباسا التي كان يحميها ٢٥٠٠ رجل، وبدأ بمحاصرتهم. وفي أيلول ١٦٩٨ بدأت طلائع العُمانيين بدخول القلعة، ولم يقترب القرن السابع عشر من نهايته حتى أخذت مدن الساحل الشرقي لإفريقية تقع الواحدة تلو الأخرى بيد العُمانيين، وتخضع لسيطرتهم[١].

ولا شك في أن العُمانيين أصبحوا بشهادة كثير من المصادر والوثائق الأوروبية المعاصرة سادة الخليج العربي والمحيط الهندي، حتى أن القوى الأوروبية في المنطقة باتت تخشاهم[٢].

وطبيعي أن يصاحب ازدياد القوة العُمانية البحرية، ازدياد هيبتها في مجال التجارة، وقد أشار أحد الكتاب البرتغاليين إلى أن البرتغاليين "لم يعودوا منافسين خطرين للعُمانيين في أي حقل من حقول التجارة الشرقية"[٣].

٤) القوى العربية الأخرى في القرن السابع عشر:

وقعت البحرين، كغيرها من مناطق الساحل الغربي للخليج العربي، تحت سيطرة البرتغاليين في أوائل القرن السادس عشر، ثم دخل البحرينيون في صراع مع العثمانيين والقوى المحلية في العقود التالية من هذا القرن، حتى انتهى نفوذ العثمانيين في البحرين عام ١٥٥٩[٤].

---

(١) - R. Coupland, East Africa and its Invaders, (Oxford, 1968), pp.67-68.

- وقد أورد جيان في كتابه وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن إفريقية الشرقية، نقله إلى العربية يوسف كمال، (القاهرة، ط١، ١٩٢٧)، معلومات تفصيلية عن هذه الأحداث، ص٣٥٣-٣٥٥.

(٢) حول هذه الشهادات انظر: السيار، دولة اليعاربة، ص٧٨-٧٩.

(٣) - Marques, History of Portugal, (London, 1972), vol. 1, p.338.

(٤) انظر حول هذه الأحداث: ي. أورهونلو، تقرير حول الحملة العثمانية على البحرين عام ١٥٥٩، ترجمة حسين الداقوقي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ٢٤، السنة ٦ تشرين أول ١٩٨٠، ص٢١١-٢٢٠.

وعادت البحرين للسيطرة البرتغالية فيما تبقى من القرن السادس عشر حتى عام ١٦٠٢ حيث دخلت القوات الفارسية البحرين واحتلتها، مما أدخل الفرس في صراع مع البرتغاليين الذين استخدموا مختلف الضغوط لإخراجهم منها، إلا أن الفرس بقوا في المنطقة.

على أن سيطرة الفرس على البحرين لم تكن قوية، إذ إن نفوذهم كان إسمياً، لأن السلطة الحقيقية بقيت بيد بعض الولاة والحكام العرب[١]. وفي نهاية القرن السابع عشر تمكن الإمام سيف من السيطرة على البحرين وطرد الفرس منها، وذلك عام ١٦٩٨[٢].

ونظراً لأهمية البحرين لمنطقة الخليج العربي عامة أنشأ البرتغاليون فيها إحدى قواعدهم العسكرية للإشراف على مناطق الساحل الغربي من الخليج وأقاموا فيها مركزاً تجارياً أيضاً[٣].

ومع ضعف النفوذ البرتغالي في نهاية القرن السادس عشر والنصف الأول من القرن السابع عشر، دخلت قوى أوروبية أخرى ميدان المنافسة التجارية للبرتغاليين، وكانت البحرين وجلفار (رأس الخيمة) من بين المناطق التي امتدت إليها هذه المنافسة، إذ كانت البحرين من ضمن المناطق المرشحة كبديل لميناء بندر عباس، ومسقط والبصرة[٤].

ومما يذكر أن اهتمام الهولنديين بالبحرين وجلفار سببه غنى المنطقة باللؤلؤ، لذا أرسلوا أحد ممثليهم للتعرف على أسرار تجارة اللؤلؤ عام ١٦٤٣، وإبرام عقود وصفقات تجارية، واستئجار دار للشركة تشرف على العلاقات التجارية، وتصرف السلع الهولندية، وتشتري اللؤلؤ. غير أن هذه المحاولات باءت بالفشل لأسباب مختلفة منها أن ممثل

---

[١] إبراهيم خلف العبيدي، الحركة الوطنية في البحرين ١٩١٤-١٩٧١، بغداد، ١٩٧٦، ص٣٣. وسيشار له فيما بعد: العبيدي، الحركة الوطنية في البحرين.

[٢] النبهاني، التحفة النبهانية في تاريخ الجزيرة العربية، ج١، ص١٠٩.

[٣] جمعة، الشاه عباس الكبير، ص٢٢٩.

[٤] سلوت، شركة الهند الشرقية الهولندية والبحرين، مجلة الوثيقة البحرينية، العدد ٦، ١٩٨٥، ص٦٥-٦٦. وسيشار له فيما بعد: سلوت، شركة الهند الشرقية الهولندية.

الشركة، هيوبرت كوسترس (Hubert Costras)، لم يكن مؤهلاً لتنفيذ هذه المهمة من ناحية، ولأنه لم يلق الترحيب في البحرين من قبل حاكمها من ناحية أخرى[١].

وبعد عشر سنوات من تلك المحاولة بذل الهولنديون محاولة أخرى للدخول في تجارة اللؤلؤ في كل من البحرين وجلفار، إلا أن خطتهم هذه المرة لم توضع موضع التنفيذ[٢].

وتكررت محاولات الهولنديين لمعرفة أسرار تجارة اللؤلؤ، التي كانوا ما يزالون يجهلونها منذ منتصف الستينات وحتى تسعينات القرن السابع عشر. وفي هذا الصدد أرسل الأمين العام الهولندي في بتافيا تقريراً موجهاً إلى حكومته جاء فيه: "إذا رغبتم يا أصحاب الفخامة المضي في هذه التجارة فيتطلب منكم إرسال شخصين ماهرين مختصين من بين التجار الماهرين إلى جزر جلفار أو البحرين قبل موسم الصيد، حيث وقت صيد اللؤلؤ، وبهذا تتعرفون على سر تلك الطريقة والعمل التجاري المتبع فيها، لا سيما وقد لمسنا أن التجار العرب هناك يتفهمون طبيعة عملهم أكثر من التجار الفرس، ونرغب في إقامة علاقات ودية معهم"[٣].

ومع كل هذه المحاولات فشلت جهود الهولنديين في أن يكون لهم نصيب في تجارة اللؤلؤ، نظراً لوضعهم المعقد في الخليج العربي من جهة، ولأنهم لم يلقوا الترحيب من سكان المنطقة من جهة ثانية، فضلاً عن الصراع الدائر بين العُمانيين والفرس من جهة ثالثة.

---

[١] سلوت، شركة الهند الشرقية الهولندية، ص٦٦. وانظر:
- Abbas Faroughy, The Bahrain Island, (Newyork, 1951), p. 169.

[٢] سلوت، شركة الهند الشرقية الهولندية والبحرين، ص٦٦.

[٣] نيقولاس، فان دام وآخرون، هولندا والعالم العربي منذ القرون الوسطى حتى القرن العشرين، ص٣٦.

٥) الأوروبيون:

عندما ضعف البرتغاليون في الشرق، وخاصة في منطقة الخليج العربي، وأصبحوا ضعفاء عسكرياً وسياسياً وتجارياً، ومتردّين نفسياً ومعنوياً، وذلك منذ أوائل القرن السابع عشر، أصبح سهلاً على القوى المنافسة والمحلية، سواء كانت دولاً أم شركات، إزاحتهم من طريقها. وقد شكلت التحديات، وتصادم القوى المنافسة للبرتغاليين معهم وفيما بينها، والتحالفات التي واكبت ذلك أوضاعاً سياسية تمخضت عنها في أوائل القرن السابع عشر نتائج مهمة، كان القضاء على الوجود البرتغالي في المنطقة أبرزها.

ودخلت القوى الأوروبية الأخرى ممثلة بالشركات التجارية الصراع التنافسي في منطقة الخليج، وأصبحت طرفاً رئيسياً من أطرافه، وكانت فكرة إيجاد طريق إلى الشرق قد راودت عدداً كبيراً من المسؤولين في أوروبا. وعندما اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح واحتكروه أخذ الأوروبيون يبحثون عن طرق بديلة، وكان الإنجليز في مقدمة هؤلاء[1]، وتبعهم الهولنديون الذين أخذوا ينافسونهم وينافسون البرتغاليين أيضاً[2]، ودخل ميدان المنافسة على تجارة الخليج العربي آخرون مثل الدنمركيين والفرنسيين، إلا أن وجود هؤلاء لم يكن فاعلاً خلال فترة الدراسة مثل سابقيهم، وخاصة أن وجودهم في المنطقة جاء متأخراً.

لقد انطلق الإنجليز في بحثهم عن طريق بديلة لرأس الرجاء الصالح إلى روسيا، فتعرفوا عليها، وقرروا المتاجرة معها، وأسسوا شركة عُرفت باسم شركة روسيا Russia Company، وحصلت من الحكومة الإنجليزية على حق مطلق في المتاجرة مع روسيا سنة ١٥٥٥م[3].

---

(١) أمين، التنافس بين الشركات التجارية الإنجليزية، مجلة كلية الآداب، جامعة بغداد، ع٢، ١٩٦٣، ص٢.

(٢) هيفاء عبد العزيز كريم، التنافس والصراع بين البرتغاليين والتحالف الإنجليزي الهولندي في الخليج العربي في القرنين السادس عشر والسابع عشر، أبحاث ندوة رأس الخيمة، ص١٥٣. وسيشار له فيما بعد: كريم، التنافس والصراع.

(٣) أمين، التنافس بين الشركات التجارية، ص١-٢.

وتوجهت جهود الإنجليز بعد إنشائهم شركة روسيا إلى فتح باب المتاجرة مع الهند عبر روسيا وإيران، وأرسلوا خلال الفترة ١٥٦١-١٦٠٠م حملات عديدة لتحقيق ذلـــك، غير أن حملاتهم أخفقت، إذ وجدوا أن الطرق البرية تكتنفها مصاعب يستحيل تجاوزها[١].

ولم يستمر تعثر الإنجليز في إيجاد طريق لهم نحو الشرق، ففـــي نهايـــة القـــرن السادس عشر نجحوا في فتح باب المتاجرة مع الإمبراطورية العثمانية، وأسسوا شـــركة لهذه الغاية سموها شركة الشرق الأدنى Levant Company، وحصلوا علـــى امتيـــاز مـــن السلطان العثماني مراد الثالث (١٥٧٤-١٥٩٥) أعطاهم الكثير من التسهيلات في أرجـــاء إمبراطوريته، كما أعطتهم الحكومة الإنجليزية سنة ١٥٨١م الحق المطلق في التجارة مـــع تلك الإمبراطورية، ووسعت صلاحيات شركتهم التجارية سنة ١٥٩٢م حيث منحتها حـــق احتكار التجارة البرية مع الهند عبر الإمبراطورية العثمانية[٢].

وعلى الرغم من أهمية شركة الشرق الأدنى الإنجليزية وخطورة الدور السياســـي والتجاري الذي قامت به، إلا أن هناك شركة إنجليزية أخرى كان دورها أهم وهي شـــركة الهند الشرقية الإنجليزية[٣].

وكانت الشركات "تؤسس بموجب امتياز خاص من إحدى الحكومات، تخول تلـــك الحكومة بموجبه جماعة من رعاياها دون سواهم حق احتكار تجارة بلد ما فـــي منطقـــة معينة من العالم، ويحق للشركة صاحبة الامتياز عادة ممارسة صلاحية واسعة في مجـــال الدفاع والإدارة والقضاء على رعايا بلدها في منطقة امتيازها. ولها الحق المطلق تقريبـــاً في منع أي من أولئك الرعايا من ممارسة التجارة إلا بموافقتها وتحت إشرافها. وخولـــت الشركة صلاحية إقامة العلاقات مع الحكام والملوك في الشرق في منطقة الامتياز، وهـــي التي تتفاوض معهم، وتعقد المعاهدات وتتسلم البراءات والفرمانات، بل وتشن الحـــروب وتعقد الصلح، فقد كان لها جيوشها الخاصة بها ومواقعها وقلاعها وأساطيلها"[٤]. وهـــذا

---

[١] أمين، التنافس بين الشركات التجارية، ص٢-٣.

[٢] المرجع نفسه، ص٣. وانظر أيضاً: فهمي، القواسم، ص١٣.

[٣] أمين، التنافس بين الشركات التجارية، ص٣.

[٤] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٨٥.

يعني أن الشركة الاحتكارية لم تكن تقل من حيث قدراتها وصلاحياتها ومؤسساتها التنظيمية الإدارية والقضائية والعسكرية عن الدولة. وهي بهذه الصلاحيات الواسعة إنما كانت تشكل الذراع القوية سياسياً وعسكرياً واقتصادياً للدولة التي انبثقت منها. وتمثل الشركتان الإنجليزية والهولندية هذه الحقيقة بوضوح.

لقد حصلت شركة الهند الشرقية الإنجليزية The English East India Company على امتيازها من الملكة إليزابيث الأولى عام ١٦٠٠م[١]، وكان هدفها خدمة شرف وعزة بريطانيا ورفاه شعبها، ونمو ملاحتها، وتشجيع التجارة المشروعة، وتوفير الفائدة لعموم المملكة المتحدة[٢]. وهذا الهدف الكبير الذي حددته وثيقة الامتياز أتاح للشركة بمرور الوقت تأسيس الإمبراطورية في الهند[٣]، إذ تضمن امتيازها الحق في احتكار التجارة الإنجليزية في البلدان الواقعة إلى الشرق من رأس الرجاء الصالح[٤].

وكان أول نجاح للإنجليز في الشرق قد تحقق مع إيران، وذلك في بداية القرن السابع عشر، حيث وصل إليها المغامر الإنجليزي السير أنطوني شيرلي Sir Anthony Sherely وبصحبته أخوه روبرت مع ستة وعشرين رجلاً في سنة ١٦٠٠م، وكان هدف زيارته تشجيع التجارة بين الإيرانيين والإنجليز[٥]. وقد نجح في زيارته إذ منحه الشاه عباس (١٥٨٧-١٦٢٩) فرماناً يضمن حماية التجار الأوروبيين الذين يتاجرون مع إيران[٦]. وما لبثت شركة الهند الشرقية الإنجليزية أن جعلت من بندر عباس على الخليج العربي مركزاً رئيسياً لأعمالها في فارس ومنطقة الخليج سنة ١٦٢٢م[٧].

---

[١] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٨٥؛ التنافس بين الشركات التجارية، ص٥؛ الخطيب، التنافس الدولي في الخليج العربي ١٦٢٢-١٧٨٣.

[٢] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٨٥.

[٣] أمين، التنافس بين الشركات التجاري، ص٥؛ دراسات في النشاط التجاري، ص٨٤.

[٤] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٥٤.

[٥] فهمي، القواسم، ص١٣.

[٦] المرجع نفسه، ص١٣.

[٧] أمين، التنافس بين الشركات التجارية، ص٨؛ وانظر: سلوت، عرب الخليج، ص٧٦.

وكانت مساعدة الفرس في ضرب جزيرة هرمز التي كانت تعد المقـــر الرئيــس للبرتغاليين في منطقة الخليج من أهم ما قامت به شركة الهند الشرقية الإنجليزية في أوائل القرن السابع عشر[١]. ولم تكن تلك المساعدة هدفاً مقصوداً لذاته، وإنما كانت لها أسـباب تتعلق بالإنجليز أنفسهم أهمها القضاء على أي منافس تجاري لهم فـي الخليـج، وكـان منافسهم الأقوى في تلك الفترة هم البرتغاليون الذين أوجسوا خيفة في مستهل القرن السابع عشر عندما دشنت الملكة إليزابيث الأولى شركة الهند الشرقية الإنجليزية. فقـد شـعروا بالخطر، وأخذوا يستعدون للمواجهة في جميع المستعمرات البرتغالية فـي الـهند وفـي الخليج، ثم أخذوا يضايقون السفن الإنجليزية، ويمنعون أي سفينة من العبور إلى الخليج ما لم تحمل ترخيصاً من أحد الموانئ البرتغالية[٢]. وحاولوا منع السفن الإنجليزية من دخـول ميناء جاسك[٣].

لقد شكل البرتغاليون تحدياً أمام شركة الهند الشرقية الإنجليزية، إلا أنـها – كمـا يبدو – لم تخش هذا التحدي، بل ربما كانت تستدرج البرتغاليين إلى مقاتلهم، معتمدة علـى الصداقة التي أخذت عُراها تزداد قوة مع إيران وخاصة مع الشاه عباس الذي كـان هـو الآخر يترقب اللحظة التي يتمكن خلالها من تخليص هرمز من قبضة البرتغاليين[٤]. وقـد تمت الإشارة سابقاً إلى أن الشاه عباس منح الشركة كل الامتيازات التي طلبتها، فوضـع بذلك أساساً متيناً للتحالف بين الإنجلـيز وإيـران بـهدف طـرد البرتغـاليين – العـدو المشترك – من حصنهم الرئيسي في الخليج العربي[٥].

وجد الشاه عباس في سنة ١٦٢١م أن الوقت قد حان لطرد البرتغاليين من هرمـز، فالظروف أصبحت مواتية، إذ ليس هناك مشكلات مع الإمبراطورية العثمانية، وإنما وفاق شبه تام لا يخشى معه تدخل العثمانيين للحيلولة دون تحقيق الفرس لهدفهم، وخاصـة أن

---

[١] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص١٤؛ سلوت، عرب الخليج، ص٧٦؛
- Hawely, The Trucial States, London 1970, p. 75.

[٢] قلعجي، الخليج العربي، ص٣٧٩.

[٣] فهمي، القواسم، ص١٤.

[٤] قلعجي، الخليج العربي، ص٣٨٩.

[٥] أمين، المصالح البريطانية، ص١٥.

العثمانيين كانوا يعتبرون البرتغاليين أعداءهم، ودخلوا في صراع معهم منذ وصولهم إلى المواقع الإسلامية في الشرق. وقد احتدم هذا الصراع منذ أواسط القرن السادس عشر في منطقة الخليج العربي بشكل خاص[١]. وشجع الشاه عباس على محاربة البرتغاليين ما وصلت إليه بلاده من قوة وازدهار في عهده[٢]. وقد أدى التعاون بينه وبين الأطراف المعادية للبرتغاليين في نهاية الأمر إلى تقليص نفوذهم، ومن ثم طردهم من منطقة الخليج كلها، حيث تلقوا الضربة القاصمة على أيدي اليعاربة العُمانيين على النحو الذي تم تفصيله سابقاً.

وجاءت شركة الهند الشرقية الهولندية إلى الشرق لتحقيق أهداف طموحة تتجاوز التجارة العادية المسالمة، وقد شجعها على ذلك تفوق هولندا في أوروبا في مجال التجارة والملاحة والمال[٣].

وقد تمكنت الشركتان بعد سيطرتهما على البحر، وتخفيض أجور النقل عما كان يتقاضاه البرتغاليون، وبسبب معرفتهما بالأسعار العالمية، تمكنتا من إحراز تقدم كبير في ميدان التجارة، ونقلتا التجار الهنود والإيرانيين لقاء أجر، وتبادلتا السلع مع التجار المحليين، وأنشأتا نظاماً للتجارة الآسيوية وفق النظم الأوروبية، وشهد الخليج منذ بداية عهدهما فيه تجارة موسعة بين الشرق وإيران والعراق[٤].

وما لبث التنافس بين الشركتين الهولندية والإنجليزية أن أصبح يشكل جانباً مهماً من مجمل الأوضاع التجارية في الخليج، وقد تعددت وتنوعت، فالهولنديون أخذوا يدفعون أسعاراً عالية للتوابل في الشرق ويبيعونها بأسعار رخيصة في أوروبا بشكل لم يكن باستطاعة الشركة الإنجليزية منافستهم فيه. كما أن الهولنديين شوهوا سمعة الإنجليز بين السكان المحليين، حتى أصبح الإنجليز يتعرضون للمطاردة

---

[١] القيسي، المجابهة البرتغالية – العثمانية، ص١٧٠-١٧١.

[٢] أمين، المصالح البريطانية، ص١٥؛ فهمي، القواسم، ص١٤.

[٣] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٥٤.

[٤] المرجع نفسه، ص٥٤.

العثمانيين كانوا يعتبرون البرتغاليين أعداءهم، ودخلوا في صراع معهم منذ وصولهم إلى المواقع الإسلامية في الشرق. وقد احتدم هذا الصراع منذ أواسط القرن السادس عشر في منطقة الخليج العربي بشكل خاص[١]. وشجع الشاه عباس على محاربة البرتغاليين ما وصلت إليه بلاده من قوة وازدهار في عهده[٢]. وقد أدى التعاون بينه وبين الأطراف المعادية للبرتغاليين في نهاية الأمر إلى تقليص نفوذهم، ومن ثم طردهم من منطقة الخليج كلها، حيث تلقوا الضربة القاصمة على أيدي اليعاربة العُمانيين على النحو الذي تم تفصيله سابقاً.

وجاءت شركة الهند الشرقية الهولندية إلى الشرق لتحقيق أهداف طموحة تتجاوز التجارة العادية المسالمة، وقد شجعها على ذلك تفوق هولندا في أوروبا في مجال التجارة والملاحة والمال[٣]. ويذكر في هذا المجال أن رأسمال الشركة الهولندية كان (٥٠,٠٠٠) باوند عندما توجهت إلى آسيا، وكان بذلك يفوق رأسمال الشركة الإنجليزية بنحو عشرة أضعاف، كما أن سفنها كانت أكبر حجماً وأكثر عدداً[٤].

وقد تمكنت الشركتان بعد سيطرتهما على البحر، وتخفيض أجور النقل عما كان يتقاضاه البرتغاليون، وبسبب معرفتهما بالأسعار العالمية، تمكنتا من إحراز تقدم كبير في ميدان التجارة، ونقلتا التجار الهنود والإيرانيين لقاء أجر، وتبادلتا السلع مع التجار المحليين، وأنشأتا نظاماً للتجارة الآسيوية وفق النظم الأوروبية، وشهد الخليج منذ بداية عهدهما فيه تجارة موسعة بين الشرق وإيران والعراق[٥].

وما لبث التنافس بين الشركتين الهولندية والإنجليزية أن أصبح يشكل جانباً مهماً من مجمل الأوضاع التجارية في الخليج، وقد تعددت وتنوعت، فالهولنديون أخذوا يدفعون أسعاراً عالية للتوابل في الشرق ويبيعونها بأسعار رخيصة في أوروبا بشكل لم يكن

---

[١] القيسي، المجابهة البرتغالية – العثمانية، ص١٧٠-١٧١.

[٢] أمين، المصالح البريطانية، ص١٥؛ فهمي، القواسم، ص١٤.

[٣] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٥٤.

[٤] المرجع نفسه، ص٥٥.

[٥] المرجع نفسه، ص٥٤.

والمحاكمة والسجن والإعدام مما اضطر شركتهم إلى الانسحاب من كثير من مواقعها في الشرق، وقصر نشاطها التجاري على ساحل الملبار وفارس[1].

ويشكل جانباً من الأوضاع التجارية أيضاً فشل الهولنديين في القضاء على التجارة والملاحة الآسيوية رغم الإجراءات التعسفية الكثيرة التي اتخذوها ضد التجار الآسيويين، فقد ظل الآسيويون الذين مارسوا تلك التجارة منذ قرون طويلة، ظلوا يمارسون تجارتهم، وظلت سفنهم من مختلف الأنواع والأحجام، ومن مختلف البلدان الآسيوية بما فيها منطقة الخليج العربي تجوب البحار، وتتنقل بين الموانئ[2].

وقد برر الهولنديون فشلهم في القضاء على دور الآسيويين في تجارة الموانئ الآسيوية بأن لدى الآسيويين خبرة عريقة في ميدان التجارة، إضافة إلى قناعتهم بالربح القليل[3].

وكان الخليج العربي يمثل للشركة الهولندية مركزاً تجارياً مهماً في خط مواصلاتها الطويل، ولذلك عملت على توطيد نفوذها في ميناء بندر عباس وجزيرة قشم. وقد مهدت لذلك بمساعدة الإنجليز والفرس من أجل طرد البرتغاليين منه[4].

وقد جذب النفوذ الهولندي إلى منطقة الخليج العربي الرحالة فان لينسي هوتن Jan Van Linse Hoten، إذ قدم معلومات مغرية عن تجارة الهند الشرقية في نهاية القرن

---

(1) أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٥٥.

(2) المرجع نفسه، ص٦٢.

(3) المرجع نفسه، ص٦٣. وانظر كذلك:

- Steensgaard, op. cit.,p. 411.

(4) الصيرفي، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي، ص١٨٢-١٨٣.

السادس عشر[١]. وكانت هولندا حينئذ قد تخلصت لتوها من السيطرة الإسبانية، وذلك سنة ١٥٨١م[٢]، أي في الوقت الذي أخضعت فيه إسبانيا البرتغال، وجعلتها تابعة للعرش الإسباني[٣].

وبدأت هولندا ترسل أساطيلها إلى الشرق، كما عقد كبار التجار الهولنديين اجتماعاً في أمستردام سنة ١٥٩٢م قرروا فيه إنشاء شركة للتجارة مع الهند. وأخذت هذه الشركة تزيد من عدد الأساطيل المتجهة إلى الشرق حتى بلغت بين سنتي ١٥٩٨-١٦٠١ نحو خمسة عشر أسطولاً[٤].

وشركة الهند الشرقية الهولندية The Dutch East India Company التي تأسست عام ١٦٠٢م هي في الأصل تجمع لست شركات غير مترابطة، كانت تدعى بالهولندية: (Kamers)، وقد اتحدت في شركة واحدة كانت تسمى رسمياً: شركة الهند الشرقية المتحدة (V.O.C)[٥]. وقد قامت هذه الشركة بعد حصولها على الامتياز، وازدياد عدد أساطيلها في الشرق بتنظيم نفسها تنظيماً محكماً[٦].

وعندما وصل الهولنديون إلى منطقة الخليج تحالفوا مع الإنجليز، واشتركوا معهم في الحرب ضد البرتغاليين حيث تمكن أسطولهما المشترك من هزيمة البرتغاليين في سنة ١٦٢٥م، عندما حاول هؤلاء استعادة هرمز[٧]. وكانوا – عندما سقطت هرمز في يد

---

[١] بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية ١٦٠٠-١٨٠٠م، ص٥٤؛ وانظر كذلك: فهمي، القواسم، ص١٦-١٧؛ محمود علي الداود، تاريخ العلاقات الهولندية مع الخليج العربي، مجلة كلية الآداب، بغداد، كانون الثاني ١٩٦١م، ص٢٦٢-٢٦٣. وسيشار له فيما بعد: الداود، تاريخ العلاقات الهولندية مع الخليج العربي.

[٢] كريم، التنافس والصراع، ص١٥٣.

[٣] المرجع نفسه، ص١٥٣؛ فهمي، القواسم، ص١٧.

[٤] فهمي، القواسم، ص١٧.

[٥] سلوت، عرب الخليج، ص٧٧؛ بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية، ص٥٦.

[٦] لمزيد من التفاصيل انظر: سلوت، عرب الخليج، ص٧٧ وما بعدها.

[٧] فهمي، القواسم، ص١٦.

الإنجليز والفرس سنة ١٦٢٢م – قد أسسوا لهم مركزاً تجارياً في بندر عباس[١]. وبدأت السفن الهولندية تتلاحق عبر طريق رأس الرجاء الصالح إلى المحيط الهندي، وأخذ الهولنديون يفرضون نفوذهم على البرتغاليين[٢].

وإمعاناً من الهولنديين في إضعاف البرتغاليين استخدموا القرصنة ضدهم[٣]، كما استخدموا أسراهم في العمل كأجراء بأجور زهيدة لكي يخذلوا البرتغاليين[٤]، ولكي يأمن الهولنديون سخط القوى المحلية في الخليج لجأوا إلى سياسة التعايش السلمي معها[٥].

وقد ألحقت السياسة التي اتبعها الهولنديون أضراراً فادحة بتجارة البرتغاليين التي كانت محاصرة أيضاً بالنشاط الإنجليزي[٦]. وما لبث الهولنديون أن أظهروا تفوقاً ملحوظاً ليس على البرتغاليين وحسب، وإنما على الإنجليز أيضاً.

وحصلت كل من الشركتين الإنجليزية والهولندية على مواقع لها في الشرق، وأقامتا فيها مقرّات أو مراكز تجارية (Factories)[٧]. وفي الوقت الذي كانت أوضاعهما تستقر وتتقوى كان وضع البرتغاليين يضعف[٨]، ولم يعودوا يشكلون تحدياً ذا بال لأي من الطرفين بعد الهزائم التي لحقت بهم على أيدي قواتهما المتحالفة[٩].

وبعد أن ضعف البرتغاليون أخذ الهولنديون مكانهم من حيث منافسة الإنجليز في كل ميادين التجارة في الشرق، وخاصة منطقة الخليج العربي، حيث عملوا على زيادة

---

[١] فهمي، القواسم، ص١٦.

[٢] كريم، التنافس والصراع، ص٥٣.

[٣] المرجع السابق، ص١٥٤-١٥٥.

[٤] المرجع نفسه، ص١٥٥.

[٥] سلوت، عرب الخليج، ص٨٣-٨٤.

[٦] كريم، التنافس والصراع، ص١٥٤.

[٧] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٩٠.

[٨] المرجع نفسه، ص٩٢.

[٩] سلوت، عرب الخليج، ص٨٣-٨٤.

نفوذهم في فارس بمختلف الوسائل[1]، وأقاموا مركزاً تجارياً في بندر عباس عام ١٦٢٣م، وأخذوا يبارون الإنجليز في ميدان السياسة ويجارونهم بل يكيدون لهم ويتفوقون عليهم في مجال التجارة، فعلى الرغم من الاتفاق بين الإنجليز والشاه عباس على اقتسام الضرائب بينهما مناصفة، دخل الهولنديون ببضائعهم بندر عباس، ورفضوا دفع أي رسوم أو ضرائب مما حرم الإنجليز من حصتهم من مواردها[2].

وتمكن الهولنديون في سنة ١٦٢٧م من إضعاف مركز شركة الهند الشرقية الإنجليزية في فارس، فقد انتزعوا من الشركة جزءاً كبيراً من تجارة الحرير، ولم يحل عام ١٦٤٠م حتى كانوا قد احتلوا مركز الصدارة في الخليج. وهو مركز وصلوا إليه باستخدامهم أساليبهم المتمثلة برشوة الموظفين الفرس، والمضاربات التجارية وباستخدام القوة أيضاً[3].

وأياً كان الأمر فإن الإنجليز والهولنديين لم يتمكنوا – بسبب التنافس المحموم بينهما رغبة في السيطرة على الخليج – من تطهير المنطقة تماماً من البرتغاليين. كما أن الفرس عجزوا عن مطاردتهم بعد سقوط هرمز. فقد احتلوا موقعاً جديداً على ساحل الخليج العربي هو مسقط التي حصنوها تحصيناً قوياً، وجعلوها مركزاً لنشاطهم التجاري، وظلوا يمارسون نفوذهم فيها إلى أن طردهم منها العُمانيون بعد أن شكلوا قوة لها شأنها بين القوى السياسية في المنطقة، خلال فترة الدراسة[4].

أما الفرنسيون فقد قاموا بتأسيس شركة الهند الشرقية عام ١٦٦٤[5]، وفي الهند حذت حذو الإنجليز في محاولة احتلال الأراضي وتأسيس الوكالات التجارية، ثم أخذت تمد تجارتها إلى منطقة الخليج العربي، وتمكنت من إنشاء وكالة تجارية لها في بندر

---

[1] لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ص٦٤؛ فهمي، القواسم، ص١٧.

[2] أمين، المصالح البريطانية، ص١٨.

[3] لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، ج١، ص٦٤؛ أمين، المصالح البريطانية، ص١٨؛ فهمي، القواسم، ص١٧.

[4] فهمي، القواسم، ص٢٠-٢١.

[5] - Hawely, The Trucial States, p. 77.

عباس، غير أنها اضطرت إلى إغلاق هذه الوكالة عند مطلع القرن الثامن عشر[١]، لعـدم قدرتها على منافسة الوكالات الأخرى.

وكان لفرنسا نشاط تجاري محدود في فارس والعراق خلال فترة الدراسة، كما نجحت في إقامة علاقات طيبة مع مسقط. وقد كان الأسطول التجاري العُماني يتولى عملية نقل البضائع بين الخليج وجزيرة موريشيوس الفرنسية في المحيط الهندي في القرن الثامن عشر[٢].

---

(١) - Hawely, The Trucial States, p. 77.

(٢) مديحة درويش، سلطنة عُمان في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، دار الشروق، جدة، ١٩٨٢، ص٥٣.

الفصل الثالث

الطرق التجارية وأوضاعها
في القرن السابع عشر

الطرق التجارية وأوضاعها في القرن السابع عشر

لم تنقطع الصلات التجارية بين آسيا وأوروبا منذ أقدم الأزمنة، وقد تبين من الفصول السابقة أن الأوروبيين كانوا بحاجة مستمرة إلى كثير من سلع الشرق وفي مقدمتها التوابل والحرير، كما كان بعضهم بحاجة ملحة إلى أسواق يصرفون فيها منتجاتهم مثل المنسوجات الصوفية الذي أنتج منه الإنجليز كميات كبيرة فاضت عن حاجتهم.

وسلكت التجارة بين آسيا وأوروبا طرقا عديدة كانت تمر عبر مراكز شهدت نشاطا تجاريا ملحوظا، وخاصة خلال القرن السابع عشر، حيث اشتدت حمى التنافس التجاري بين البرتغاليين والهولنديين والإنجليز وغيرهم. وقد شكل الخليج العربي بحكم موقعه المتوسط بين الشرق والغرب ما يمكن أن نسميه المحور، أو نقطة الارتكاز في تلك التجارة، حيث كانت تمر عبره معظم التجارات، سواء تلك التي تصل أطرافه الشمالية لتنقل من هناك برا إلى موانئ البحر المتوسط، ومن ثم إلى أوروبا، أم تلك التي تصل إلى أطرافه الجنوبية لتستأنف سيرها بحرا حيث تسلك البحر الأحمر أو طريق رأس الرجاء الصالح، ومن ثم إلى أوروبا أيضا. وقد أدى هذا الوضع إلى ازدهار كثير من موانئ الخليج، حتى أصبحت محطات ذات أهمية بالغة كمراكز للنشاط التجاري.

ويعتبر طريق الخليج العربي أو ما يسمى بالطريق الوسطي أهم هذه الطرق وأقدمها، فالسلع التجارية كانت تصل إلى رأس الخليج، ومن هناك ينتقل قسم منها مباشرة إلى بلاد الشام عبر الصحراء، والقسم الأكبر من تلك السلع كان يصل إلى بغداد حيث تتفرع من هناك شبكة من طرق القوافل في اتجاهات مختلفة، وخاصة نحو موانئ البحر المتوسط حيث تصل كميات كبيرة من السلع، وتنقل من هناك إلى أوروبا[١].

ويلاحظ أن شبكة الطرق التجارية – خلال فترة الدراسة – كانت برية في بعض أجزائها، نهرية في أجزاء أخرى، وذلك بالإضافة إلى الطرق البحرية.

---

[١] عبد الأمير محمد أمين، المراحل الأولى للتنافس بين طرق القوافل القديمة، الجامعة الأردنية، ١٩٨٧، ص٢٦٩. وسيشار له فيما بعد: أمين، المراحل الأولى للتنافس.

الطرق البرية:

كانت الطرق البرية تخترق ثلاث مناطق رئيسة، فهناك الطـــرق البريـــة عـــبر الأراضي العراقية، والطرق البرية عبر الأراضي الفارسية، والطرق البرية عبر السواحل الشرقية العُمانية جنوباً. ويلاحظ أن هذه الطرق إنما تخدم التجارة المارة عبر الخليج.

ويعد الطريق الذي يربط الخليج العربي بموانئ البحر المتوسط من أهـــم طـــرق التجارة البرية خلال القرن السابع عشر، وكان هذا الطريق فرعيـــن: الأول بيـــن حلـــب والبصرة ويعرف بطريق الصحراء الكبير The Great Desert Route، والثاني بيـــن حلـــب وبغداد، ويعرف بطريق الصحراء الصغير The Small Desert Route. وقد كـــان التجـــار يفضلون هذا الطريق الصحراوي بفرعيه على طريق رأس الرجاء الصـــالح، أو طريـــق البحر الأحمر، وذلك على الرغم من أنه كان منهكاً للقوى، شديد المخاطر[١].

ويتفرع الطريق من بغداد فرعين: يتجه أحدهما شمالاً إلى ديار بكر، ويتجه الثاني غرباً إلى دمشق، ومنها تخرج طريق فرعية إلى موانئ البحر المتوسط، ثم جنوبـــاً إلـــى مصر حيث تصل إلى غزة عبر الصحراء إلى القاهرة. وامتداد هذه الطريق الفرعية يتجه شمالاً من دمشق إلى حلب، ثم إلى آسيا الصغرى ليلتقي بالطرق القادمة من وسط آســـيا براً، ويتحد معها إلى القسطنطينية ثم إلى أوروبا[٢].

ويصل الطريق الصحراوي بالطرق البحرية نهرا دجلة والفرات، فهذان النـــهران اللذان يربطان البصرة ببغداد يعدان من الطرق الرئيسية لنقل التجارة البحرية القادمة مـــن الهند والشرق الأقصى عامة، وأقطار الخليج العربي خاصة، سواء إلى بغداد أم منها إلـــى المناطق الأخرى المجاورة، كبلاد الأناضول وبلاد الشام وبلاد فارس. فمن البصرة هنـــاك طريق نهري عبر دجلة وشط العرب، وتستغرق الرحلة عبر هذا الطريق ما بين ثمانيـــة

---

(١) - Douglas Carruthers, The Desert Route to India, (London, Hakl, Socl. 1929), p. XI.

(٢) نعيم زكي فهمي، طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصـــور الوســـطى، الهيئـــة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣، ص١١٨. وسيشار له فيما بعد: فهمي، طرق التجارة الدولية.

أيام وثمانية عشر يوما في حالة الانحدار مع مجرى النهر، أي من بغداد إلى البصرة، ولكن الرحلة تكون أكثر تعقيدا وتستغرق مدة أطول عند العودة من البصرة إلى بغداد، إذ تحتاج ما بين ٤٤ و ٦٠ يوما، لأن السفن تسير عكس تيار النهر، مما يضطر أصحابها ومستخدميها من التجار إلى الاستعانة بغيرهم من الرجال لسحبها[١].

وتنطلق الطرق النهرية عبر شط العرب والفرات من البصرة حتى تصل إلى الحلة، ومن هناك تنقل البضائع بوساطة البغال والجمال إلى بغداد. والرحلة عبر هذه الطريق ليست سهلة، وفائدتها تقل في فصل الصيف، حيث تنخفض مناسيب المياه، ولا تتمكن السفن الكبيرة من استخدامها[٢].

والجدير بالذكر هنا أن نهر الفرات يعد الممر المائي الأكثر قدما والأكثر مباشرة، إذ كان يعتبر منذ أقدم العصور القناة الرئيسة التي تتدفق خلالها الثروات من الشرق إلى الغرب، فقد كان إحدى الطرق الذهبية (The Golden Roads) للعالم القديم[٣].

وقد بدأ تاريخ طريق وادي الفرات وارتباطها بأوروبا مع الفنيقيين الذين نجحوا في التجارة نجاحا باهرا، وكانوا مدينين في نجاحهم هذا إلى صلاتهم التجارية عبر بلاد الشام مع الخليج العربي[٤].

وظل هذا النهر يمثل الطريق الاحتياطي للتجارة الشرقية كلما تعطلت الطرق الأخرى لسبب أو لآخر[٥].

---

[١] تافرنييه، المصدر السابق، ص٩٠-٩٨، حيث نجد تفصيلات كثيرة حول الرحلة عبر نهر دجلة.

[٢] كارستن نيبور، مشاهدات نيبور في رحلته من البصرة إلى الحلة سنة ١٧٦٥، ترجمة سعاد هادي العمري، دار المعرفة، بغداد، ١٩٥٥، ص٢٥. وسيشار له فيما بعد: نيبور، مشاهدات.

[٣] - Carruthers, op. cit, p. XI-XII.

[٤] - Ibid, p. XII.

[٥] فهمي، طرق القوافل التجارية، ص١١٨.

وعلى الرغم من أن مسالك الفرات وكذلك دجلة كانت مليئة بالمصاعب والمتاعب[١]، إلا أن استخدامها ظل مألوفاً ومحبذاً فترة طويلة من الزمن، وقد قدم كروثر (Carruthers) أمثلة كثيرة على ذلك، ففي عام ١٥٧٣م توجه رجل هولندي بتجارته إلى بغداد على نهر دجلة، وفي عام ١٥٧٩م استخدم تاجر جواهر يدعى غاسبارو بالبي (Gasparo Balbi) الطريق نفسها إلى بغداد والبصرة لتلافي المصاعب والمشاق العظيمة للرحلة في الصحراء[٢].

وعلى الرغم من مشاق الرحلة في الصحراء إلا أن الرحالة والتجار استخدموا الطريق الصحراوي بكثرة، ومن الملفت للنظر أن الرحالة الغربيين الأوائل الذين استخدموا طريق القوافل التجارية البرية بين حلب – البصرة هم البرتغاليون. فعلى الرغم من أن سياستهم استهدفت تدمير المواصلات البرية وتحويل التجارة إلى طريق رأس الرجاء الصالح، إلا أن زيادة نفوذهم في الهند وفي الخليج العربي دفعتهم إلى استخدام طريق وادي الفرات أيضاً، إذ تم استخدام هذه الطريق لأغراض نقل وإيصال الرسائل المهمة وكذلك التوابل[٣]. وكان البرتغالي أنطونيو تيرنيرو Antonio Ternerio هو الأوروبي الأول الذي عبر طريق الصحراء من حلب إلى البصرة عام ١٥٢٣، وعاد عبر الطريق نفسها عام ١٥٢٨، وهو يحمل رسائل مهمة من حاكم هرمز إلى العاصمة البرتغالية لشبونة[٤].

وفي الوقت الذي احتكر فيه البرتغاليون طرق التجارة البحرية حول رأس الرجاء الصالح طيلة القرن السادس عشر، اتجهت دول شمال غرب أوروبا للاتجار مع أقطار آسيا الداخلية مباشرة، وذلك باستخدام الطرق البرية التقليدية، أو إيجاد طرق برية جديدة، حتى لا يضطروا إلى استخدام الطرق البحرية الرئيسية التي كان يسيطر عليها البرتغاليون

---

(١) أمين، المراحل الأولى للتنافس، ص٢٧٩-٢٨٠. ويذكر من هذه المصاعب والمتاعب: سير السفن النهرية في النهرين في اتجاه معاكس لمجرى الماء، والسفن المستخدمة صغيرة مما يزيد في النفقات، ويضطر التجار إلى دفع الإتاوات للقبائل التي تعيش على ضفاف النهرين، وكذلك يضطرون إلى دفع الضرائب والرشاوى إلى أكثر من جهة في أكثر من مدينة يمرون بها.

(٢) - Carruthers, op. cit., p. XVIII.

(٣) - Ibid., XVI.

(٤) - Ibid, pp. XVI-XVII; C. P. Grant, The Syrian Desert, (London, 1937), P. 83.

والإسبان، وهذا ما يفسر إرسال البعثات الإنجليزية التجارية والرحلات العديدة للوصـــول إلى الشرق عن طريق بلاد فارس أو عن طريق بلاد وادي الرافدين. ويذكـــر كـــيرزن Curzon[١] أن إنجلترا قامت بمحاولات عديدة في القرنين السادس عشر والســـابع عشـــر لإيجاد علاقات تجارية وسياسية مع بلاد فارس، وذلك عن طريق شمال أوروبا وطريـــق بحر قزوين بهدف الوصول إلى الشرق والهند. وكان من أبرز تلك المحاولات محاولـــة أنطوني جنكنسون Anthony Jenkinson الذي سلم الشاه طهماسب عام ١٥٦٢ رسائل مـــن الملكة إليزابيث الأولى لتأسيس علاقات تجارية مع بلاد فارس. وفـــي عـــام ١٥٩٨ قـــام أنتوني شيرلي Anthony Sherely بزيارة غير رسمية إلى بلاد فارس من أجل استكشـــاف أفضل الطرق لتقوية الصلات التجارية الإنجليزية معها عبر الطرق البرية[٢].

وأرسلت إنجلترا بعثاتها التجارية إلى الشرق مباشرة من أجل استكشاف الطـــرق المباشرة إلى الهند، وكان أبرزها الرحلات التي قام بها كل من جون الدرد، ورالف فيـــج، ونيوبري، وستوري عام ١٥٨٣، وهذه الرحلات اتبعت جزئيا الطريق الصحراوي مـــن حلب إلى أعالي نهر الفرات، وانحدرت عبر هذا النهر إلى بغداد، ومنها إلـــى البصـــرة. وهناك إشارات إلى وجود رحلات برية عبر طريق القوافل التجاريـــة مـــا بيـــن حلـــب والبصرة[٣].

وسلك تكسيرا في مطلع القرن السابع عشر (١٦٠٤-١٦٠٥) الطريق الصحراوي من البصرة إلى كربلاء فبغداد فعانة وحلب. وتعد رحلته التي دون تفاصيلها مـــن أكـــثر الرحلات تشويقا والأكثر اكتمالا من جميع تلك التي تركها لنا الرحالة الأوروبيون الذيـــن سلكوا الطريق البري، كما أنها تضمنت وصفا دقيقا للصحراء، وما تعانيه القافلة التجارية فيها من مشاق[٤].

---

(١) - Curzon, Persia and the Persian Question, vol. I, p.7.

(٢) - Hakluyt Richard, The Principle Navigations, Voyages, Traffiques and Dicoveries of the English Nation, (Galsgow, 1903), vol. III, p.30-32..

(٣) فلاح حسن عبد الحسين، طريق بصرة – حلب كما وصفه الرحالة الأوروبيون في العصر الحديـــث، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ٥٨ (١٩٨٩)، ص٥٧. وسيشار لـــه فيمـــا بعـــد: عبـــد الحسين، طريق بصرة – حلب.

(٤) القهواتي، تاريخ العراق، ص٤٠١.

ولعل ما يجذب الانتباه أن النصف الأول من القرن السابع عشر قد شهد تزايد عدد الرحالة الأوروبيين الذين سلكوا الطريق البري (بصرة – حلب). ومن أبرزهم الرحالة الإيطالي بترو دي لا فال P. Della Valle الذي سلك الطريق مرتين كانت الأولى من حلب إلى بغداد عام ١٦١٦، والثانية من البصرة إلى حلب عام ١٦٢٦[١].

وفي هذه الفترة أيضاً سلك الرحالة الفرنسي تافرنييه (Jean – Baptiste Tavernier) الطريق البري مرتين أيضاً، الأولى من بغداد إلى حلب عام ١٦٣٢، والثانية بعدها بست سنوات من حلب إلى البصرة، وقد استغرقت ٦٥ يوماً.

ويلاحظ أن عدد الرحلات الأوروبية عبر الطريق الصحراوي إلى الشرق في النصف الثاني من القرن السابع عشر قد تناقص، وربما يرجع ذلك إلى أن الأوروبيين، وخاصة الإنجليز والهولنديين، قد أصبح لهم نصيب وافر في التجارة البحرية عبر طريق رأس الرجاء الصالح، بعد اضمحلال الهيمنة البرتغالية في الخليج العربي إثر سقوط هرمز عام ١٦٢٢، ولم تعد هناك حاجة ملحة لسلوك الطرق البرية إلا في حالات قليلة منها نقل البريد بين الهند وأوروبا وبالعكس، وكان الهولنديون من بين من استخدموا الطريق البري لهذا الغرض[٢].

وزاد اهتمام بلاد فارس منذ عهد الشاه عباس الأول (١٥٨٧-١٦٢٩) بالنشاط التجاري، وخاصة تجارة الحرير الذي كان الشاه يشرف بنفسه على عمليات تسويقه من أجل تحقيق أرباح طائلة[٣]. وقد فكر في استخدام الطرق البرية لتسويق الحرير، وذلك قبل أن يتم طرد البرتغاليين من هرمز عام ١٦٢٢. ومن هذه الطرق البرية تلك التي تمر عبر الأراضي الروسية ومنها إلى شرقي أوروبا ووسطها. وقد فكر الإنجليز بهذه الطريق أيضاً لتجاوز الاحتكار البرتغالي لتجارة الحرير[٤].

---

(١) -P. Della Valle, The Travels of Della Valle Into The East India and The Arabian Desert (London 1665), pp. 258-266.

(٢) - Abbe Care, op. cit., vol. I, p. 81, 90.

(٣) جمعة، الشاه عباس الكبير، ص٨٣.

(٤) شريف، الشرق الأوسط، ص١٧-١٨؛ جمعة، الشاه عباس الكبير، ص٨٤.

وهناك طريق برية أخرى تسير عبر العراق وبلاد الشام (وكلاهما خاضع للدولة العثمانية)، ومن الشام كان الحرير ينقل بحرا إلى موانئ أوروبا، وكانت الدولة العثمانية تحصل على رسوم عالية من مرور القوافل التجارية عبر أراضيها، وكانت حلب أهم مركز تجاري لتصديره[١]. ولكن فرض الرسوم العالية على تجارة الحرير، والحروب المستمرة بين الدولة العثمانية والدولة الصفوية، جعلا توقف الطريق البري عبر العراق إلى بلاد الشام أمرا محتملا، وخاصة بعد سقوط هرمز عام ١٦٢٢، ورغبة الشاه عباس في السيطرة على البصرة، والحصول على اعتراف حاكمها إفراسياب باشا بالسيادة الفارسية على إمارته. وفي هذا الصدد يقول سلوت: "لقد أصبح من الممكن – على ما يبدو – أن تنجح خطط الشاه عباس في منع الإمبراطورية العثمانية من التجارة عبر الخليج بعد هرمز. فبعد مرور سنة واحدة على سقوط هرمز احتل الفرس بغداد، ولم يعد أمام البصرة للاتصال بالشام سوى طريق الصحراء. ولقد أدى تتابع الأحداث في الخليج العربي إلى تدهور التجارة الدولية في بلاد الشام تدهورا سريعا"[٢].

غير أن هذا الوضع لم يستمر، إذ استنجد إفراسياب بالبرتغاليين الذين أبعدوا شبح السيطرة الفارسية على البصرة، ولم تعد طرق التجارة البرية تحت التهديد الفارسي، أي أن الدولة الصفوية لم تكن قادرة على إغلاق طريق البصرة – حلب الصحراوية التجارية[٣].

وفي إطار الحديث عن طرق التجارة البرية في بلاد فارس لا بد من الإشارة إلى أن هناك عددا من الطرق البرية التي تربط سواحل الخليج العربي الشرقية بالأقسام الداخلية من بلاد فارس، فهناك طريقان للقوافل البرية بين بندر عباس وشيراز؛ الأولى هي الطريق الشمالية التي تمر بالقرب من مدينة ثازيان ثم فورك وداراب، والثانية الطريق الجنوبية باتجاه مدينة فسا مرورا بمدينة لار عاصمة مقاطعة لارستان. وقد ركز الهولنديون نشاطهم التجاري في ميناء بندر عباس، واستفادوا من الطرق البرية التي تصل إلى هذا الميناء[٤].

---

[١] جمعة، الشاه عباس الكبير؛ وانظر: Galmann, op. cit., p119.

[٢] سلوت، عرب الخليج، ص٦٦، ١٦٠.

[٣] المرجع نفسه، ص٦٦.

[٤] آداموف، التجارة الدولية في الخليج العربي، ص١١٠؛ وانظر أيضا: سلوت، عرب الخليج، ص٢٩ حول معلومات مفصلة عن الطرق البرية في فارس.

وما يمكن استنتاجه من متابعة طرق التجارة البرية في فارس هو أنها لقيت تشجيعاً من قبل الشاه عباس. وقد لاحظ البرتغاليون أثناء سيطرتهم على هرمز أوائل القرن السادس عشر تحول جزء من التجارة البحرية إلى الطرق البرية[١].

ويعزى تشجيع التجارة عبر الطرق البرية إلى احتكار الحكام الصفويين، وخاصة الشاه عباس، تجارة الحرير، ولهذا شجع التحول إلى طرق تجارية بعيدة عن البحر وعن هرمز بالذات، وعملوا على إغراء التجار في هذا المجال، إذ حسنوا الطرق بين المدن الفارسية وبنوا الخانات للتجار والمسافرين، وزودوها بالحراسات لحمايتها وحماية الطرق من قطاع الطرق[٢]، كما عملوا على تيسير استخدام طريق الحرير الذي يبدأ من الصين وينتهي في بلاد الشام[٣].

أما الطرق البرية في السواحل الشرقية من الجزيرة العربية، فهناك بعض الدلائل التي تشير إلى استخدامها إلى جانب الطرق البحرية، رغم أن الأخيرة كانت أقل تكلفة من الطرف البرية[٤]. فقد تمكن رجل إنجليزي يدعى سالبانكي Salbanke من السفر براً من مسقط إلى قطر في السبعينات من القرن السابع عشر[٥]. وجاء فيما كتبه سالبانكي أن هناك تجارة لمسقط مع كل من قطر والبحرين والاحساء، وهذه التجارة كانت تنقل براً[٦].

وتجدر الإشارة هنا إلى أن التجار الأوروبيين الذين كانوا يستخدمون الطريق الصحراوية كانوا يقيمون شبكة منظمة من الاتصالات بوساطة الحمام الزاجل، وخاصة البغدادي المتفوق في أدائه على الأنواع الأخرى، فالاتصالات كانت تتم بهذه الطريقة

---

(١) خالد آل خليفة، التأثير البرتغالي على التجارة في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر، ندوة مكانة الخليج العربي في التاريخ الإسلامي من سقوط بغداد إلى نهاية الاستعمار البرتغالي (٦٥٦-١٠٦٤هـ/١٢٥٨-١٦٥٠م)، كلية الآداب، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العين، ١٩٩٠، ص٥٢٥-٥٢٦. وسيشار له فيما بعد: خالد آل خليفة، التأثير البرتغالي على التجارة في الخليج.

(٢) جمعة، الشاه عباس الكبير، ص٨٢.

(٣) خالد آل خليفة، التأثير البرتغالي على التجارة في الخليج، ص٥٢٦.

(٤) سلوت، عرب الخليج، ص٢٠٧.

(٥) المرجع نفسه، ص٩٦.

(٦) المرجع نفسه، ص٩٦، ٢٠٧.

لتبادل الأخبار وخاصة ما يتعلق منها بوصول السلع التجارية إلى هـذا المركـز أو ذاك. وهذه الطيور كانت تربى في حلب، ثم تؤخذ في أقفاص على ظهور الجمال إلى السـاحل، ومن ثم يجري إطلاقها بعد أن تثبت الرسائل بأجنحتها بخيوط من الحرير، وعند عودتـها إلى حلب كانت تمسك وتؤخذ الرسائل منها. وقد تقطع الحمامة في رحلتها ألـف ميـل، ولذلك أعدت استراحات هي عبارة عن أبراج يبعد الواحد منها عن الآخر خمسين ميـلاً كانت الحمائم تتنقل بينها أثناء رحلاتها الطويلة[١].

وكانت القوافل التجارية التي تسلك الطريق الصحراوية ثلاثة أنـواع، الأول هـو القوافل التي كان يرتبط خروجها بالبصرة بوصول السفن المحملة بالبضائع مـن الـهند وموانئ الخليج العربي. وهذه السفن كانت تصل عادة في منتصف شهر حزيـران[٢]. وإذا حسبنا الوقت الذي يستغرقه تفريغ البضائع في الميناء، ثم تجهيز القوافل، فإن انطلاق هذه القوافل يكون – على الأرجح – في الأسبوعين الأولين من تموز.

والنوع الثاني هو القوافل المكونة من الجمال التي تعد للبيع في أسواق حلب. وهذه القوافل لم تكن تدفع أي ضرائب في الطريق لأنها ليست محملة بالبضائع. وتنطلق هـذه القوافل عادة خلال الفترة من منتصف نيسان حتى منتصف حزيران من كل عام، وذلـك لكي يتمكن تجار الإبل من العودة – بعد بيع جمالهم في حلب – مع القوافل السنوية التـي كانت تغادر حلب إلى البصرة في أواخر تموز وأوائل آب من كل عام[٣].

أما النوع الثالث من القوافل فهو تلك التي كانت تنطلق عند الحاجة، دون ارتبـاط بموعد وصول السفن التجارية من الهند وغيرها، وإنما تنطلق لتصريف البضائع المتبقيـة لدى التجار[٤]. وهذه القوافل غالباً ما تكون أقل حجماً من القوافل السنوية[٥].

---

(١) - Caruthers, The Desert Route to India, p. XX.

(٢) - Ibid. p. 63.

(٣) - Ibid, p. 34-62.

(٤) عبد الحسين، طريق بصرة – حلب، ص٥٩.

(٥) المرجع نفسه، ص٥٩.

وكانت القوافل بأنواعها المختلفة تنظم وتعد إعداداً دقيقاً لضمان وصولها سـالمة، فلكل قافلة رئيس أو شيخ يسمى (كرفان باشي)* (Caravan Bachi)[1]. ويشبه رئيس القافلة ربان السفينة، فمن أهم واجباته الإشراف على تجهيز القافلة، وتقسيمها إلى مجموعات حسب حمولتها، وتوفير الحراسة اللازمة لها، وإعطاء الأوامر بالمسير أو التوقف، والفصل في المخاصمات التي تحدث بين أفراد القافلة في الطريق، وتمثيل القافلة لدى أصحاب الشأن في المناطق التي تمر بها. وإذا حدث خلاف أثناء سير القافلة كان شيخها يشكل مجلساً أعلى برئاسته وعضوية الأدلاء للتشاور في الخلاف، ومن ثم حله عن طريق التصويت[2].

ويشترط في شيخ القافلة أن يكون من الشخصيات المعروفة المشهود لها بالسمعة الحسنة والحكمة وحسن التدبير، الذي يؤدي واجباته بأمانة وإخلاص، وإذا ما توافرت هذه الشروط في شخص ما كان يتم انتخابه من قبل التجار باستمرار، فقد ذكر الرحالة الإنجليزي بلاستيد Plastid "أن الشيخ ذا السمعة الحسنة الذي يختاره التجار دائماً هو السيد طالب الذي يتمتع باحترام شيوخ الصحراء، لأنه يؤدي عمله بشرف وإخلاص، وكلمته هي جواز سفره وعقده اللذان يتعامل بهما"[3].

وربما كان من أهم ما يجب أن يتميز به رئيس القافلة هو أن يكون معروفاً لدى السلطات المحلية، وخاصة أن ذلك يتيح له الحصول بسهولة على موافقة السلطات على السماح له بقيادة القافلة. ويذكر في هذا المجال أن باشا البصرة كان يمنح إجازة قيادة القافلة للشيخ الذي يدفع رسوماً أكثر، فقد ذكر نيبور أن أحدهم دفع أربع آلاف من الدوكات الذهبية ليسمح له بقيادة القافلة من بغداد إلى حلب، وبعد ثلاثة أسابيع تقدم شخص آخر ودفع ستة آلاف من الدوكات فرجحت كفته[4].

---

* كلمة تركية تعني: رئيس القافلة. انظر: تافرنييه، العراق في القرن السابع عشر، ص١٦.

(١) - Christine, Phelps Grant, The Syrian Desert Caravans, Travel and Exploration, Newyork: Macmillan Company, 1938, p.134.

(٢) عبد الحسين، طريق بصرة – حلب، ص٥٩؛ تافرنييه، العراق في القرن السابع عشر، ص١٦.

(٣) - Carruthers, op. cit. p. 98.

(٤) نيبور، مشاهدات، ص٥١.

ويتلو شيخ القافلة أو رئيسها من حيث الأهمية زعيم آخر هو الشاويش، ومهمته الأساسية ترتيب حراسة القافلة لحفظ أمنها، ومداواة من يتعرض لمرض أو أذى من التجار، وكذلك تطبيب الحيوانات التي تتألف منها القافلة. وإضافة إلى الرئيس والشاويش كانت القافلة تضم أشخاصا يلقى على عاتق كل منهم واجب محدد، فهناك المؤذن والقهواتي والحلاق والخياط[١]، والحمالون الذين يتولون عملية تحميل البضائع وإنزالها. ولم تكن وظيفة المؤذن إعلان أوقات الصلاة وحسب، وإنما كان يقوم أيضا بدور القاضي، ويعلن أوامر شيخ القافلة بالاستعداد للحركة، أو التوقف للمبيت[٢]. أما القهواتي فكان يوزع القهوة على الخيام أثناء راحة القافلة، ويحصل على أجره من الأعيان والتجار.

وكان لكل قافلة راية مميزة يحملها البيرقدار، كما كان في كل منها قائد للجمال[٣]، ومجموعة من الأدلاء[٤]. أما أهم من في القافلة فهم الرفقاء الذين يعتمد عليهم وصولها سالمة، وهؤلاء ينتمون إلى القبائل الصحراوية، وكل منهم كان يعتبر القافلة تحت حمايته حتى تجتاز منطقته، ولقاء ذلك كان يحصل على بعض الهدايا أو (الخاوة) التي كان شيخ القافلة يقدمها للرفيق الذي يقوم بدوره بتوزيعها على قبيلته. وإذا ما رفض الشيخ دفع الخاوة فإن ذلك يعني إثارة القبيلة التي سرعان ما تهاجم القافلة.

وكانت الطريق الصحراوية بين حلب والبصرة والطرق البرية الفرعية تتعرض للخطر إذا ما ساد الجوع في بعض المواسم الزراعية السيئة، ففي تلك الأحوال كان بعض الأفراد من تلك القبائل يعتدون على القوافل، وينهبونها[٥]. ويبدو أن مثلهم مثل شيوخ قبائلهم كانوا يعتبرون أنفسهم أسيادا على الصحراء لا منازع لهم، وأن "لهم الحق في التصدي لمن يريدون أن يشقوا لأنفسهم طريقا في أراضيهم بالقوة، ويعتقدون اعتقادا

---

(١) - Grant, op. cit., p. 135.

(٢) - Ibid., p.135.

(٣) عبد الحسين، طريق بصرة – حلب، ص٦١.

(٤) - Carruthers, op. cit.,p. 13; Grant, op. cit,p.135.

(٥) أمين، المصالح البريطانية، ص١٠٤.

راسخاً بأن من حقهم أيضاً تلقي الهدايا، ورسم المرور، والرسوم الجمركية على المسافرين والبضائع كغيرهم من الشعوب التي تفرض مثل هذه الرسوم"[١].

وما من شك في أن الطريق الصحراوية كانت توجد فيها محطات لاستراحة القوافل التجارية، وقد أشارت المصادر إلى مثل هذه المحطات، غير أنها لم تذكر ما إذا كانت تحتوي على منازل وخانات لاستخدامها من قبل المسافرين، وما يفهم من ذلك هو أن تلك المحطات لم تكن سوى أماكن خالية اعتادت القوافل النزول فيها، ولا تضم أي مرافق، ولذلك كان على كل مسافر أن يحمل أمتعته وزاده[٢].

وقد فصل أحد الباحثين الأمتعة والتجهيزات التي كان يحملها التجار المسافرون على النحو التالي[٣]:

	الأجرة بالقرش (المحمودي)
- أجرة جمل واحد للمحفة بـ٧٥ قرشاً بالإضافة إلى ثلاثة جمال لنقل الأمتعة أجرة الواحد ٢٥ قرشاً.	٩٠٠
- احتياجات المحفة أربعة سروج وستة أكياس جلد للماء.	٢٤٦
- ١٩٠ باوند خبز.	١٦٥
- ١٩٠ باوند رز.	١٠٤
- ٢٨ باوند سكر.	٥٥
- ٣ باوند قهوة.	١٨
- ١٢ باوند زبدة.	٧٢
- ٢ كيس جلد متوسط الحجم للماء.	١٢
- ٢ كيس جلدي صغير للماء.	١٦
- بهارات.	٦٤
- أجور لنقل أمتعة.	٢٠
- نفقات خدمة الشخص المرافق أثناء الرحلة.	٣٠٠

---

(١) بيرين، اكتشاف جزيرة العرب، ص١٦٤.

(٢) - Carruthers, op. cit., p. 174.

(٣) - Ibid., p. 115.

وكان الوقت الذي تستغرقه القافلة في رحلتها يطول أو يقصر حسب حجمها، وكذلك نتيجة لاختلاف المواسم، فالقوافل الكبيرة الحجم كانت تسير ببطء، وبمعدل ٧-١٢ ساعة في اليوم، وبالتالي فإن رحلتها من البصرة إلى حلب كانت تستغرق من ٤٥-٧٠ يوما[١]. أما القوافل الصغيرة فكانت تقطع المسافة نفسها في ٢٩ يوما، وبمعدل ١١ ساعة في اليوم الواحد[٢]. وأما إرساليات البريد فلم تكن تحتاج لقطع هذه المسافة أكثر من ١٥ يوما، وقد تقطعها في وقت أقل[٣].

وكانت قوافل التجارة من أحجام مختلفة، فقد ذكر بلستيد (Plaisted) أنه ارتحل من البصرة في قافلة مكونة من ألفي جمل غير محملة، وذلك لبيعها في أسواق حلب، وعندما بلغت منتصف الطريق انضمت إليها قافلة أخرى قادمة من بغداد تقدر بثلاثة آلاف جمل من بينها أربعمائة جمل محملة بالبضائع، وكان يرافق هذه القافلة الكبيرة المؤلفة من خمسة آلاف جمل نحو ألف رجل[٤]. وذكر كار مايكل أنه ارتحل في قافلة مكونة من ألف ومائتي جمل، وخمسين حصانا، وثلاثين بغلا. وكان نصف الجمال محملا ببضائع بلغت قيمتها نحو ثلاثمائة ألف جنيه، وكانت ترافقها حامية مكونة من مائتين وأربعين حارسا[٥].

وذكر ديلا فال (Della Valle) أنه قام برحلة سنة ١٦١٥م، وكانت القافلة مؤلفة من ألف وخمسمائة رجل حملوا معهم نحو أربعين خيمة[٦].

وبالإضافة إلى القوافل الكبيرة كانت هناك قوافل صغيرة يتراوح عدد الجمال فيها بين ثمانين ومائتي جمل تحرسها قوة من الرجال يتفاوت عددهم حسب حجم القافلة، إذ كان يرافقها ما بين أربعين إلى مائة رجل[٧].

---

(١) - Carruthers, op. cit., p.36.

(٢) - Ibid,,p.33.

(٣) - Marine Records, vol. 891, Aug 15, 1790.

(٤) - Carruthers, op. cit,,p. XXXIII.

(٥) - Ibid., p.XXXIII.

(٦) - Ibid., p.XXXIII.

(٧) - Ibid., p.XXXIII.

إن الأهمية الرئيسية التي تمتاز بـها الطريـق الصحراويـة تكمـن فـي أنـها طريق صحراوية أساساً، فالقوافل بسلوكها هـذه الطريـق كـانت تتفـادى التجمعـات السكانية بين حلب والبصرة، وكانت تتبع خطاً مباشـراً عـبر صحـراء بـلاد الشـام الشمالية من حلب إلى كبيسة. وعند الاقتراب من نهر الفـرات كـانت القوافـل تسـير في خط مواز له، ولكنه يبعد عنه ما بين عشرين وثلاثين ميلاً[١]، والـهدف مـن ذلـك – كما يذكر بليستد – هو تجنب دفع الرسوم لزعماء التجمعات السكانية[٢].

ويبدو أن الطريق الصحراوية الكبيرة حلـب – البصـرة ضـم عـدة مسـارب كانت القوافل تختار أحدها لسبب أو لآخر: الأول من حلب إلى الموصـل ومـن هنـاك جنوباً مع دجلة إلى بغداد فالبصرة. وهذا المسرب كان معروفـاً للتجـار، وكثـيراً مـا كانوا يطرقونه رغم سلبياته، فالرحلة إلى الموصـل كـانت مملـة، ومنهكـة للقـوى، وكانت القوافل تضطر للتأخر في أحيان كثيرة إما لتصريف مـا تحملـه مـن سـلع، أو لتحميل سلع جديدة، أو لتلافي المواجهة مع السـكان المحلييـن الذيـن كـانوا يغـيرون على القوافل على نحو متكرر[٣].

والمسرب الثاني من حلب إلى البير Bir، وكـانت الرحلـة تسـتغرق فـي هـذا المسرب أربعة أيام فقط. وفي البير يمكن الحصول على قوارب لنقـل السـلع التجاريـة عبر الفرات إلى الحلة، ومن الحلة كانت تستأجر قـوارب بسـعر أرخـص للانطـلاق إلى البصرة التي يمكن الوصول إليها بعد عشرين يوماً منـذ الانطـلاق مـن البـير[٤]. وهذا المسرب لم يكن مطروقاً بكثرة لأن القوافل كـانت تضطـر إلـى دفـع ضرائـب ورسوم كثيرة، كما كانت تتعرض للنهب والسلب بين مكان وآخر.

---

(١) - Carruthers, op. cit.,p. XXXI.

(٢) - Ibid., p.XXXIII.

(٣) - Ibid., p.5.

(٤) - Ibid., p.5

وهناك مسرب ثالث كانت تختاره بعض القوافل، وهو يتجه من حلب إلى الجبـول (Geboul)، وهي قرية صغيرة تقع عند حافة الصحراء على مسافة يوم. ومنها إلى جبيـة (Jaiba) أو طيبة (Taiyibe)، وهي مدينة أثرية تقع على مسيرة يومين في الصحراء. ومن جبية يصل هذا المسرب إلى آرشبا (Archba) أو (الرحبة Rahba) الواقعـة علـى نـهر الفرات، والمسافة إليها يوم ونصف اليوم. ومن الرحبة إلى عانة الواقعة علـى ضفـاف النهر، وتبلغ الرحلة إليها ثلاثة أيام. ومن عانة إلى حديثة ثم إلى جوبا (Juba) ثـم إلـى هيت، ومنها إلى الفلوجة ثم عبر نهر الفرات ثم إلى بغداد. وتبلغ المسافة بيـن الرحبـة وبغداد مسيرة خمسة أيام ونصف اليوم[١]. ومن هيت كانت القوافل تتجه جنوباً مع الفرات إلى البصرة.

وإضافة إلى المسارب السابقة هناك الفرعان الرئيسيان للطريق الصحراوية، وهما الفرع الذي ينطلق مباشرة من حلب إلى بغداد، والفرع الثاني الذي ينطلق مباشـرة مـن حلب إلى البصرة. وغالباً ما يتحد هذان الفرعان إلى أن يصلا إلى موقع يسمى كبيسـة، وهي قرية فقيرة تقع على مسافة أربع ساعات عن هيت[٢]. ويقدر كروثر المسافات مـن حلب إلى البصرة على النحو التالي[٣]:

حلب – عيد الكوم	٨٠ ميلاً
عيد الكوم – ضفاف الفرات	٩٠ ميلاً
ضفاف الفرات – الكبيسة	٨٥ ميلاً
كبيسة – النجف	١١٠ أميال
النجف – البصرة	١٨٠ ميلاً

لقد كانت حلب خلال القرن السابع عشر، وخاصـة النصـف الأول منـه، هـي العاصمة الشرقية للتجارة البرية مع الشرق، بل كانت البوابة نحو الشرق، وقد هيأ لها هذه المكانة موقعها الاستراتيجي عند نقطة تتوسط المسافة بين البحر المتوسط ونهر الفـرات،

(١) - Carruthers, op. cit.,p. 6.

(٢) - Carruthers, op. cit.,p.6.

(٣) - Ibid., p.32

فقد كانت القوافل التجارية تتدفق عليها من الشمال والجنوب والشرق[١]. وظلت الطريق الصحراوية الكبيرة بين حلب والبصرة تعج بالقوافل التجارية إلى أن أصبح الخليج العربي مسرحاً للمواجهات الحادة بين الإنجليز والهولنديين الذين اشتبكوا في حروب دامية عامي ١٦٥٢ و ١٦٦٥م بسبب التنافس التجاري بينهما. فقد أدى عدم الاستقرار الأمني في الخليج إلى تجنب استخدام هذه الطريق التي كانت تعتمد أساساً على السلع المنقولة من البصرة أو إليها[٢]. وأثر على استخدامه أيضاً تلك الهجمات التي كانت تقوم بها القبائل البدوية في الصحراء، هذا إضافة إلى الحملات الفارسية التي استمرت نحو خمسة وعشرين عاماً على العراق خلال فترات من القرن السابع عشر، مما كان له أثر سلبي عميق على استخدام الطريق الصحراوية[٣].

وهناك عامل آخر أدى إلى إهمال الطرق البرية بشكل عام، والطرق الصحراوية بشكل خاص، هو أن السلع التجارية في طريقها الطويل من الصين وأرخبيل الملايو والهند وبلاد العرب والعراق والشام ومصر كانت تنتقل إلى أيدي كثير من التجار والوسطاء وأصحاب السفن البحرية منها والنهرية وقادة القوافل. وكل واحد من هؤلاء لم يكن يرضى بالربح الزهيد، مما أدى بالتالي إلى رفع أسعار السلع مئات الأضعاف. ولذلك فإن السلع التي تنتقل بحراً تكون أقل كلفة، وبالتالي أكثر رواجاً[٤].

وفي ما يلي خارطتان تبين الأولى الفروع البرية والنهرية إلى آسيا الصغرى وموانئ شرق البحر المتوسط للطريق البحرية القادمة من الصين والهند. وتوضح الثانية الفروع البرية لهذه الطريق الموصلة إلى الشام ومصر.

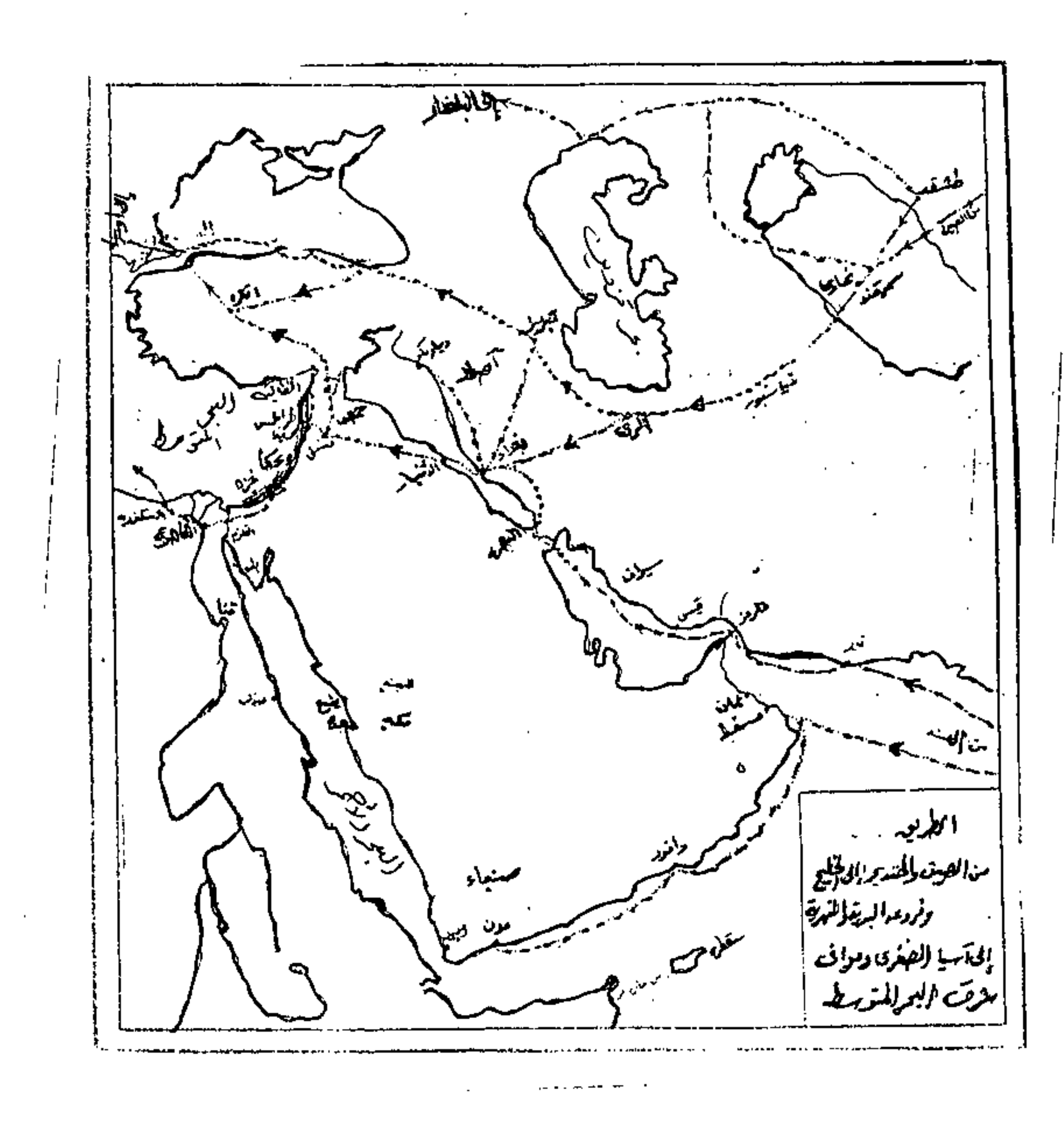
---

(١) - Carruthers, op. cit., p. XXIV.

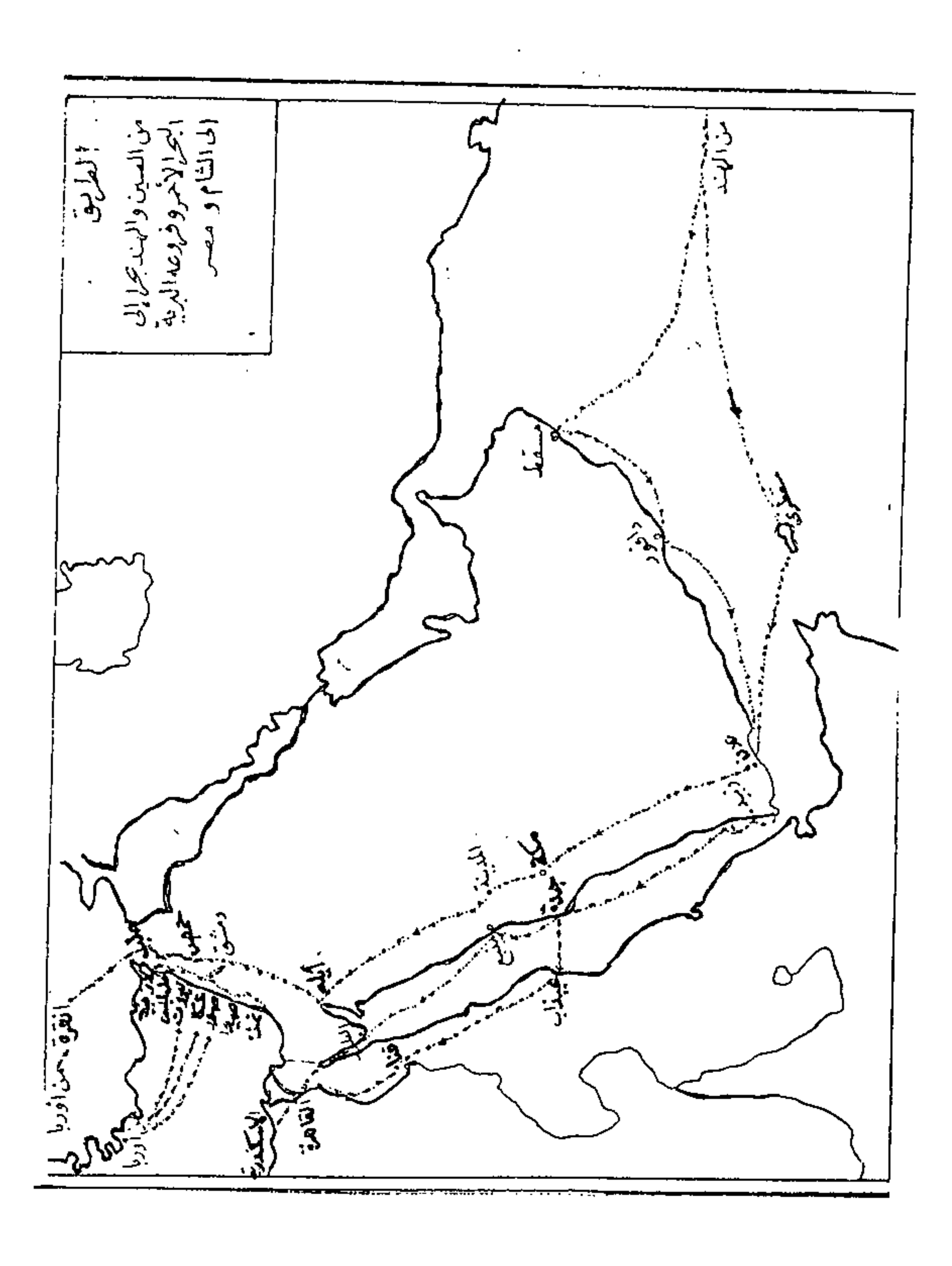
(٢) - Ibid., p. XXVI.

(٣) - Ibid., p.XXVI.

(٤) أمين، المراحل الأولى للتنافس، ص٢٨٠.



هذه الخارطة مأخوذة من كتاب: عوض، دراسات في التاريخ العربي، ج٢، ص١٩٣.



هذه الخارطة مأخوذة من كتاب: فهمي، طرق التجارة ومحطاتها، ص٥٠٦.

٢) الطرق البحرية والملاحة:

أصبحت الطرق البحرية، بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي، من أهم الطرق المستخدمة في نقل السلع والبضائع بين أوروبا والشرق، وخاصة الطريق البحرية من الصين والهند إلى الخليج ومراكزه التجارية التي توضح مسارها الخارطة في الصفحة التالية.

وقد ساعد على ازدهار حركة الملاحة في الخليج هبوب الرياح الموسمية في المحيط الهندي[١]، إذ تحكمت تلك الرياح بالملاحة تحكماً واضحاً، فمنطقة المحيط معرضة لهبوب الرياح الموسمية الصيفية باتجاه جنوبي غربي، والرياح الموسمية الشتوية باتجاه غربي[٢]، وهناك بعض التيارات البحرية التي ساعدت على عملية الملاحة، ويقصد بها التيارات التي تتجه حسب اتجاه الرياح السائدة، مثل تيارات البحر العربي وخليج البنغال في الجزء الشمالي من المحيط[٣]، وقد عرف بحارة الخليج أسرار تلك الرياح والتيارات، واستغلوها في رحلاتهم حتى غدوا من أمهر البحارة[٤]. وهو ما أشار إليه مايلز بقوله: "إن تدريب الطفل العربي على مراقبة النجوم كان يتم منذ الصغر، ثم سرعان ما يستخدم هذا في الاستعانة بها في سيره والاسترشاد بها سواء في الصحارى أو في البحار، وبفضل معرفة العربي بالأفلاك والنجوم يستطيع أن يشق طريقه وسط الظلام، كما أنه يعرف كيف يسترشد بالنجوم في رحلاته البرية والبحرية، وهو يظل يتذكر الاتجاه الذي كان يسير فيه بالليل ليستعين بها في رحلاته بالنهار"[٥].

---

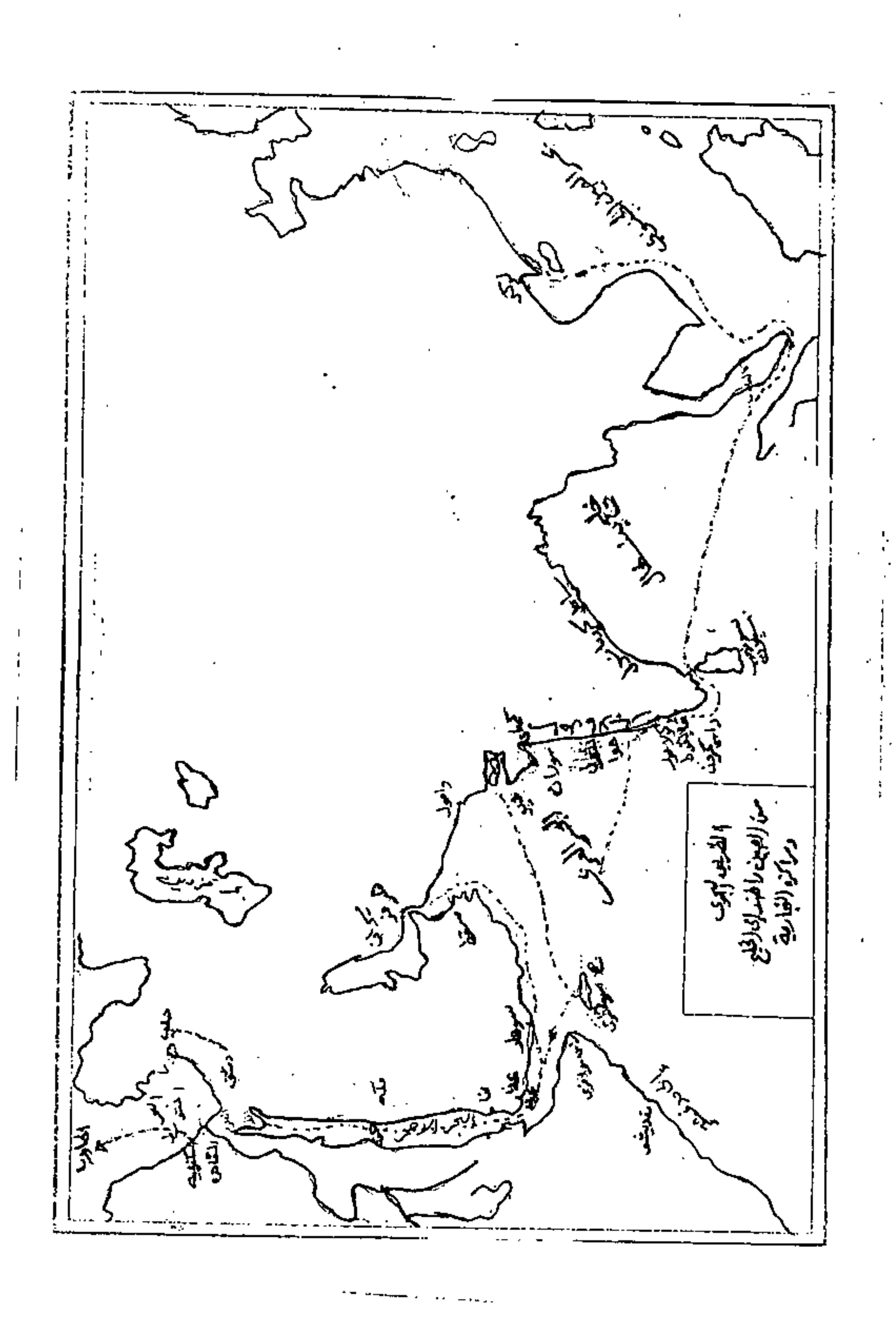
[١] جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٨، ص٧٤. وسيشار له فيما بعد: حوراني، العرب والملاحة.

[٢] محمد متولي ومحمود أبو العلا، جغرافية الخليج، ص٢١.

[٣] محمد شريف، جغرافية البحار والمحيطات، د.ن، القاهرة، ١٩٦٤، ص٦٨. وانظر الخرائط التوضيحية لحركة الرياح والتيارات السائدة في المحيط الهندي والخليج العربي في الملاحق.

[٤] انظر: الن فليبرز، أبناء السندباد، ترجمة وتحقيق نايف خرما، مطبعة حكومة الكويت، الكويت، ١٩٨٢، وملاحظاته في هذا الشأن.

[٥] مايلز، الخليج بلدانه وقبائله، ص٢٩٣.



هذه الخارطة مأخوذة من كتاب: فهمي، طرق التجارة ومحطاتها، ص٥٠٧.

ونظراً لأن المسافات بين الموانئ الخليج المختلفة وموانئ الهند ليست واحدة، فقد تفاوتت المدد التي كانت تستغرقها الرحلات. ولذلك كان بإمكان بعض تجار الخليج تسيير رحلتين أو أكثر ذهاباً وإياباً خلال الموسم الواحد[١]، بينما كان بعضهم الآخر يحتاج إلى مدة أطول. فالسفن المبحرة من ميناء مسقط مثلاً كانت تصل إلى سواحل الهند خلال أسبوعين تقريباً، وكانت رحلة الذهاب والإياب مع التوقف لتبادل البضائع لا تستغرق أكثر من ثلاثة أشهر[٢]. أما الموانئ التي تقع في أقصى شمالي الخليج كالبصرة فكانت سفنها تحتاج إلى نحو خمسة أشهر لإتمام رحلتها[٣].

وقد اعتاد بعض عرب الخليج الرسو بسفنهم في ميناء مسقط، إلا انهم توقفوا عن ذلك بعد أن أصبحوا يمتلكون سفناً كبيرة قادرة على بلوغ الهند والمتاجرة معها. فأخذوا يبحرون مباشرة إلى الهند دون المرور بميناء مسقط[٤].

وكان على السفن الخليجية الكبيرة مغادرة الساحل الغربي للهند قبل نهاية شهر حزيران لتجنب حدة الرياح الموسمية الجنوبية التي تشتد في هذا الوقت عند خط عرض بومباي إلى درجة يصعب معها القيام برحلة العودة، حيث تكون السفن عرضه للتحطم والغرق.

وتعتبر الفترة من شهر آذار إلى شهر نيسان وقتاً ملائماً للإبحار، استغله التجار لضمان عودة مأمونة، وكانت السفن والمراكب الصغيرة تسير بمحاذاة ساحل الخليج، وتتوقف في موانئه للتزود بالمؤن وتبادل البضائع[٥].

---

[١] عُمان وتاريخها البحري، ص٩٣.

[٢] المرجع نفسه، ص٩٣.

[٣] نجاة عبد القادر القناعي وبدر الدين الخصوصي، تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، ١٩٨٢، ص١٩١. وسيشار له فيما بعد: القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن.

[٤] أبو حاكمة، تاريخ الكويت الحديث، ص٢٦٨-٢٧٠.

[٥] عُمان وتاريخها البحري، ص٩٢.

ولم تقتصر تجارة الخليج على الموانئ الهندية، فقد اتجه قسم من التجار إلى موانئ شرقي إفريقية مستفيدين من الرياح الشمالية الشرقية التي تدفع سفنهم نحو الساحل الشرقي لإفريقية.

وكانت بعض السفن الخليجية تبحر من ميناء مسقط في منتصف شهر تشرين الثاني مع بداية الرياح الموسمية الشمالية الشرقية متجهة إلى زنجبار، وقد تواصل إبحارها جنوباً بمحاذاة الساحل حتى مدغشقر. وكانت الرحلة المباشرة من مسقط حتى السواحل الإفريقية تستغرق ثلاثة أسابيع أو أربعة حسب قرب الميناء أو بعده، وقد تزيد على ذلك كثيراً إذا ما استخدمت الموانئ كمحطات لتبادل البضائع، وخاصة أن هذه السفن لم تكن تستطيع العودة قبل أن تهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية. وقد كانت تستغل وقت الانتظار الذي يبلغ نحو شهرين في البيع والشراء والتزود بحمولات جديدة[1].

واعتادت بعض السفن الخليجية ارتياد طريق البحر الأحمر الذي لم تكن لدى سكان سواحله سفن قوية تستطيع الإبحار إلى الهند. وكان التجار الخليجيون يتزودون بشحنات البن من ميناء مخا، ويجلبون إليه وإلى ميناءي الحديدة وجدة البضائع الهندية الرائجة في أسواق المنطقة، تلك البضائع التي كانت تكون جزءاً من شحنات القوارب التي ترسل سنوياً من مسقط إلى البحر الأحمر[2].

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الملاحة في البحر الأحمر لم تكن ميسورة كما هو الحال في الخليج العربي، فالسفر في البحر الأحمر يعد معقداً وخطراً جداً بسبب الجزر العديدة، والشعاب المرجانية والصخور الغاطسة والمنتشرة...وبسبب التيارات المتنوعة التي تسيطر عليه.

كما تجدر الإشارة إلى أن العُمانيين شاركوا الأوروبيين في التجارة البحرية في الخليج العربي، وذلك بعد تحررهم من السيطرة البرتغالية عام ١٦٥٠ "وكان العُمانيون

---

(١) عُمان وتاريخها البحري، ص٩٢-٩٤.

(٢) - Marine Records, vol. 891, Aug. 15, 1790.

(في نهاية القرن السابع عشر)، وحدهم الذين تمكنوا على ما يبدو من الوصول إلى أقصى الشرق؛ وكان للساحل الغربي من الهند صلات بحرية تجارية قوية مع الخليج[١].

وقد اعتمدت التجارة البحرية على أنواع من السفن المختلفة الأحجام، كما اعتمدت على المعلومات الملاحية التي حرص البحارة على التزود بها واتباعها بدقة لتجنب مخاطر البحار، وكان العرب هم الرواد في هذا المجال. وقد دأب البرتغاليون في وقت مبكر من القرن الخامس عشر على وضع المعلومات الملاحية التي تابعوها عن العرب وغيرهم منذ القرن الثالث عشر، موضع التنفيذ. ومن هذه المعلومات الخرائط (Charts) التي تستعمل في الملاحة البحرية، وهي خرائط استندت إلى الخبرة العملية أكثر من اعتمادها على المعلومات النظرية، حيث وضحت فيها البحار والسواحل والموانئ. وكانت الخرائط، على ما ذكره أمين، "خير عون للملاحين البرتغاليين في ارتيادهم ساحل إفريقية الغربي خلال القرن الخامس عشر"[٢].

وفي رحلة فاسكو دي غاما المعروفة، تم تدريب مرشدي السفن ومساعديهم على استعمال الإسطرلاب ليكونوا أكثر استعدادا من الناحية الفنية لمواجهة ما قد يطرأ من التقلبات الجوية أثناء الرحلة، وأعطي لكل مرشد (خريطة) بها خطوط بألوان مختلفة تبين أسماء الرياح واتجاهاتها...وزود المرشدون بكل أنواع الآلات التي لا يستغنى عنها في الملاحة، ومن بينها بوصلة عرفت بـ (بوصلة التغيرات) وهي بوصلة وساعة شمسية في وقت واحد ولها عقرب ممغطس. أي أن قائد الحملة المسافرة إلى الهند – كما تقول هاو – وضع تحت تصرفه "جميع ما يحتاج إليه مما اكتشفه الجغرافيون، وما تمخضت عنه الاستكشافات من معلومات ومقترحات وما يمكن أن يفترض علميا"[٣].

وكما هو الحال فيما يتعلق بالعلوم الجغرافية والخبرة الملاحية، أفاد البرتغاليون كثيرا من العرب والمسلمين، ولكنهم لم يقفوا عند هذا الحد بل تجاوزوه كثيرا. فلقد كانت

---

[١] سلوت، عرب الخليج، ص٩١.

[٢] عبد الأمير محمد أمين، التفوق والنفوذ السياسي والعسكري، بحث غير منشور، مطبوع على الآلة الكاتبة، ص٥. وسيشار له فيما بعد: أمين، التفوق والنفوذ السياسي والعسكري.

[٣] هاو، في طلب التوابل، ص١٧٧.

السفن البرتغالية حتى أوائل القرن الخامس عشر مربعة الأشرعة، ثم "تطورت عملية بناء السفن فاستبدلت بالسفن الشراعية الخفيفة أخرى (مربعة الأشرعة)، مفرطحة القاع حمولتها أكثر من الأولى، مربعة المؤخرة، عريضة المقدمة، ولها أبراج في المقدمة والمؤخرة تمكن البحارة من الاحتماء بها كآخر مركز للدفاع أمام العدو إذا ما استطاع الوثوب إلى ظهرها"[١].

ولم يقف تطوير السفن البرتغالية عند حد الأشرعة المربعة. وإنما عملوا خلال القرن الخامس عشر على استخدام سفن صغيرة ذات شراع مثلث. وكان التأثير العربي واضحاً في مثل هذه السفن، فالشراع المثلث هو من سمات السفن العربية، ويقول ج. هـ. بري: "إن الشراع المثلث هو من سمات وشعارات المسلمين، بل إنه هبة لا تقدر بثمن قدمها العرب إلى الأوروبيين ساعدتهم على تطوير الملاحة"[٢].

ولم يكتف البرتغاليون باستعمال الشراع المثلث كما وجدوه عند العرب، بل طوروه خلال القرن الخامس عشر، وحاولوا تجاوز السلبيات في السفينة مثلثة الشراع. فبعد أن استخدموا الشراع المثلث في السفن الصغيرة جربوه على سفنهم الكبيرة في رحلاتها البحرية عبر البحار والمحيطات، وبذلك مزجوا بين الصنفين: الأشرعة المربعة والمثلثة في آن واحد. وكان لنجاح هذا المزج أعمق الأثر في مجال الملاحة، لأن السفن التي حملت هذين الصنفين من الأشرعة هي التي قامت بالاستكشافات المهمة في أواخر القرن الخامس عشر وأوائل القرن السادس عشر[٣].

وهكذا حصل التطور الكبير في مجال صناعة السفن، وأخذ بالاعتبار الموازنة بين حجم السفن وحمولتها وقدرتها على الحركة والمناورة، متجاوزة في ذلك استخدام المجاذيف، إلى استخدام الأشرعة للإفادة من الرياح وحركتها. وما إن حل القرن السادس عشر حتى أصبحت السفن الأوروبية عامة، والبرتغالية خاصة، من أحسن السفن في العالم[٤].

---

(١) هاو، في طلب التوابل، ص١٧٧.

(٢) أمين، التفوق والنفوذ السياسي والعسكري، ص٦.

(٣) المرجع نفسه، ص٧.

(٤) المرجع نفسه، ص ص٤-٥.

وتمكنت السفن البرتغالية – بعد أن اجتازت رأس الرجاء الصالح، ودخلت مياه المحيط الهندي – من إحراز التفوق على السفن العربية والإسلامية التي اصطدمت بها، وكان السبب في ذلك هو متانة صنعها من ناحية، وما كانت تحمله من أسلحة وأعتدة افتقرت إليها السفن الشرقية. غير أن التفوق البحري البرتغالي، الذي صاحبته سيطرة على التجارة الشرقية، اصطدم بتحديات جدية في أواخر القرن السادس عشر لأسباب عديدة. فالسفن الأوروبية الأخرى، بل أمام السفن الآسيوية أيضاً. فالسفن البرتغالية فقدت الكثير من خصائص تقنيتها التي منحتها التفوق في بداية الحملات البحرية، وحلت محلها في هذا المجال السفن الإنجليزية والهولندية[1].

وتنقل لنا بعض المصادر الهولندية معلومات عن التطور الكبير الذي حصل في بناء السفن الهولندية، وازدياد عددها مقارنة بتناقص عدد السفن البرتغالية. إذ يقول بوكسر: "وثمة عامل آخر ساعد على سرعة توسع التجارة الهولندية البحرية في تسعينات القرن السادس عشر هو استحداث سفن نقل رخيصة، وأكثر كفاءة من السفن المعروفة باسم (الفلوت). ويعمل على هذا النوع من السفن عدد قليل من الأيدي العاملة، ولكنها تتسع لحمولات ضخمة، وتكون مجهزة بعدد قليل من المدافع"[2].

كان للهولنديين منذ عام ١٥٨٨ عدد كبير من السفن الحربية والتجارية، بل زعم مديرو شركة الهند الشرقية الهولندية منذ عام ١٦٠٨ بأن لديهم ٤٠ سفينة مجهزة بخمسة آلاف رجل في آسيا، و٢٠ سفينة على متنها ٤٠٠ رجل عند ساحل غينيا..بل إن المصادر تشير إلى أن الهولنديين أصبح لديهم عام ١٦٤٤ أكثر من ألف سفينة صالحة للاستعمال كسفن حربية، علاوة على ١٠٠٠ سفينة شراعية تجارية، وأن هذه السفن مجهزة بأكثر من ثمانين ألف رجل من أفضل وأمهر البحارة في العالم[3]. ومع ما تنطوي عليه هذه الأرقام من مبالغة، إلا أنها تشير إلى التطور السريع والتفوق الهائل الذي أحرزه الهولنديون على نظرائهم الأوروبيين.

---

[1] أمين، التفوق والنفوذ السياسي والعسكري، ص٧

[2] بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية ١٦٠٠-١٨٠٠، ص٥١.

[3] المرجع نفسه، ص ص١١٤-١١٥.

ويقول بوكسر نقلاً عن عدد من المؤرخين البرتغال والإسبان المعاصرين لهذه الفترة بأن السفن الشراعية الهولندية الضخمة التي تتوجه بالبحارة إلى الهند كانت تدار على نحو اقتصادي وبكفاءة أكثر من سفنهم، واعترف الإنجليز أيضاً بهذا التفوق[١]. ولذا كانت بعض الدول، كفرنسا مثلاً، تطلب من هولندا تزويدها ببعض السفن والبحارة، لأن السفن الهولندية كانت أكفأ من غيرها في السفر إلى الهند، وفيها من المؤن ما يزيد على حاجتها[٢].

أبحرت السفن الإنجليزية في العقد الأخير من القرن السادس عشر إلى البحار الشرقية، وبالذات في عام ١٥٩١. غير أن هذه السفن لم يقدر لها الوصول بسبب ما تعرضت له من مخاطر. وتكررت الحملات البحرية الإنجليزية، وكان من بينها تلك التي أرسلت بعد الإعلان عن تأسيس شركة الهند الشرقية الإنجليزية عام ١٦٠٠، إلا أن هذه السفن لم تكن بعيدة عن الأخطار البحرية التي لحقت بالحملات السابقة، ولكن قدر لقائدها المعروف جيمس لانكستر، أن يصل بها إلى سومطرة، وعندما لم تتمكن من الحصول على ما تريد، هاجمت إحدى السفن البرتغالية واستولت على ما فيها من التوابل والبهارات. ويذكر في هذا الصدد قول ديفيد هوارث David Howarth: "إن جميع الأمم الثلاث (البرتغاليون، الإنجليز، الهولنديون) كانت مهيأة لقتال إحداها الأخرى حينما تقف في طريقها"[٣].

ولم تعد السفن الإنجليزية التي قادها لانكستر إلى بلادها إلا عام ١٦٠٣، وبهذا تكون قد أمضت ثلاث سنوات في الشرق، وعادت حاملة معها كميات ضخمة من السلع الشرقية. وتتابع بعد ذلك إرسال السفن إلى الشرق للغرض نفسه. وأظهر الإنجليز في العقود التالية تفوقاً على البرتغاليين أيضاً، حتى قدر لهم أن يطردوا الأخيرين من هرمز عام ١٦٢٢ اعتماداً على قوتهم البحرية.

---

[١] بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية ١٦٠٠-١٨٠٠، ص١١٣.

[٢] هاو، في طلب التوابل، ص٣٣٤-٣٣٥.

[٣] - David Howarth, Dhows, (Willington, London, 1977), p.21.

وفتح اضمحلال القوة البرتغالية في الشرق باب الصراع بين الإنجليز والهولنديين، وتحكمت القدرات البحرية للطرفين في تقرير مصير الصراع. وقد رجحت كفة الهولنديين في هذا الصراع في النصف الأول من القرن السابع عشر، وسبب ذلك هو أن سفن الشركة الهولندية كانت تفوق كثيرا عدد سفن الشركة الإنجليزية "فقد أرسلت الشركة الهولندية أربع عشرة سفينة في رحلتها الأولى، ولم تستطع الشركة الإنجليزية إرسال أكثر من أربع سفن، وكانت السفن الهولندية أحسن بناء وأفضل تسلحا وأكثر قدرة على المناورة من جميع السفن المعاصرة لها"[١].

وما يمكن استنتاجه من النشاطات التجارية الآسيوية، ودور القوى الأوروبية فيها أنه بينما كان هناك انخفاض في عدد السفن البرتغالية المرسلة من لشبونة والعائدة إليها بين عامي ١٥٠٠-١٧٠٠، كان هناك تفوق هائل في السفن الأوروبية الأخرى (الهولندية والإنجليزية) من حيث العدد والكفاءة، مما يعني تفوقا في التجارة البحرية[٢]، وهذا ما يمكن ملاحظته في الفصل التالي من هذه الدراسة المتعلقة بالسلع التجارية، وما كانت الأطراف الثلاثة تنقله منها.

السفن وأنواعها:

استخدم العرب السفن المخيطة، واستعملوا الخرازة في بنائها، ومع مرور الزمن تطورت خرازة السفن وهذبت وأمكن بوساطتها بناء السفن التي استلزمها توسع الحركة التجارية البحرية بين السواحل العربية والسواحل المجاورة لها من إفريقية والهند والشرق الأقصى[٣].

وسبب تمسك العرب بالسفن المخيطة هو أن البحار التي كانوا يجوبونها كانت كثيرة الحجارة والشعاب المرجانية، وبعض مياهها ضحلة، وفي هذه الظروف لا تتكسر

---

[١] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٩٢.

[٢] أمين، نظرة جديدة، ص١٨٦-١٨٧؛ أمين، التفوق البحري، ص١٥.

[٣] حسن صالح شهاب، المراكب العربية تاريخها وأنواعها، ط١، الكويت، ١٩٨٧، ص١٦. وسيشار له فيما بعد: شهاب، المراكب العربية تاريخها وأنواعها.

المراكب بسهولة في حالة الجنوح أو الاصطدام بعكس المراكب المسمرة، فإن ألواحها تتحطم بسبب صلابة المسامير وقساوتها[1]. وقد لاحظ بعض الرواد (الجواسيس) البرتغاليين الذين بعثوا إلى الشرق للتعرف على طبيعة التجارة الشرقية وطرقها، لاحظوا الطريقة التي كانت تصنع بها السفن العربية فقالوا: "كانت السفن العربية تشد بعضها إلى بعض بحبال فتلت من ليف أشجار جوز الهند، فليس بها شيء من المسامير بتاتا، بينما طلي الهيكل بزيت النخيل بعد نقعه في زيت السمك أو زيت الخروع، وكانت الأشرعة مصنوعة من حصير متخذ من ألياف أعشاب المستنقعات"[2].

والسفن العربية التي كانت تعبر المحيط الهندي كانت ذات مجذاف واحد مثبت في المؤخرة، كما كانت واجهتها مثبتة بوساطة الألياف، والأشرعة ممتدة من المقدمة إلى المؤخرة، والمؤخرة حادة، أي أنها ليست من النوع العريض[3].

ومهما تكن الطريقة التي بنيت بها السفن العربية، فقد تمكن العرب باستخدامها من إدامة الرحلات التجارية ما بين بلادهم ومناطق الشرق عامة وشرقي إفريقية متجاوزين الصعوبات الملاحية، بفضل خبرتهم الطويلة في هذا المجال.

ولكن جميع الخبرات التي اكتسبها العرب والمسلمون بالممارسة العملية قد أفلت، وذلك بسبب تدمير البرتغاليين للسفن العربية والإسلامية أينما صادفوها، من أجل الاستئثار بعالم البحار وحدهم، وكانت النتيجة أن شهد القرن السادس عشر بمجمله تفوقا برتغاليا بحريا واضحا في المحيط الهندي والخليج العربي، دون منافسة شديدة من أي قوى أخرى. وإذا كان العثمانيون قد دخلوا صراع المنافسة مع البرتغاليين في منتصف القرن السادس عشر، فإن الغلبة كانت لصالح البرتغاليين الذين استغلوا هذا الأمر لصالحهم أبشع استغلال.

---

[1] شهاب، المراكب العربية تاريخها وأنواعها، ص١٩.

[2] هاو، في طلب التوابل، ص١٤٣. وهذا النوع من السفن يطلق عليه الأوروبيون Yonq ue.

[3] عبد المنعم عامر، عمان في أمجادها البحرية، وزارة التراث القومي والثقافة، عمان، ١٩٨٠، ص٨٢. وسيشار له فيما بعد: عامر، عمان في أمجادها البحرية.

وفي خضم هذه الظروف التي أدت إلى تراجع العرب في مسيرتهم الملاحية، اقتصر نشاطهم على الملاحة المحلية، وهي تلك التي كانت تتم بين الموانئ العربية اعتماداً على السفن المحلية التي طوروها بأنفسهم، بالإضافة إلى الملاحة النهرية التي استخدمت لنقل السلع والبضائع بالسفن البحرية بعيداً عن مراقبة البرتغاليين. وقد ازدهرت هذه الملاحة في الأنهار العراقية التي ظلت السفن المحلية تستخدمها لنقل ما يصل إلى البصرة من سلع وبضائع.

ثم بدأ العرب، وخاصة العُمانيين يصنعون سفنهم، متأثرين بالأساليب الأوروبية في استخدام المسامير، وفي صنع هيكل السفن مستفيدين من الأساليب الحديثة في صناعتها، حيث قاموا ببناء سفنهم مستخدمين الأشرعة المربعة المزودة بمدفعية حديثة، وهذا ما أشار إليه كثير من الأوروبيين.

واستطاع العُمانيون أيضاً خلال حروبهم مع البرتغاليين، وطرد الأخيرين من بلادهم ومتابعتهم في مياه المحيط الهندي حتى الهند وفي شرقي إفريقية أن يأسروا عدداً من سفن البرتغاليين التي أصبحت نواة للأسطول العُماني، وعرفوا أساليب بناء هذه السفن واستوعبوها دون وسيط[١].

ولم تعتمد القوة البحرية العُمانية فقط على السفن التي أسروها أو التي صنعوها بأنفسهم في عُمان، فهناك إشارات إلى وجود عدد من السفن العُمانية التي تم شراؤها من الإنجليز والهولنديين من جهة، وإلى وجود أماكن لصنع السفن العُمانية في سورات في الهند من جهة أخرى[٢]. يضاف إلى ذلك أن السفن العُمانية بدأت تتخلى عن الأساليب القديمة في صناعتها، واستخدم العُمانيون الأساليب الجديدة المتأثرة بالطرز الأوروبية، وذلك لبناء السفن الحربية والتجارية أيضاً[٣]. ويمكن في هذا المجال الاستشهاد بوصف أحد الهولنديين الذين زاروا عُمان عام ١٦٧٤، للسفن العُمانية، فقد ذكر "أنها تتكون من خمس عشرة أو ست عشرة وحدة تتضمن ثلاث أو أربع سفن شراعية كبيرة مربعة أو

---

[١] عُمان وتاريخها البحري، ص٦٤.

[٢] السيار، دولة اليعاربة في عُمان، ص٦٨.

[٣] المرجع نفسه، ص٦٧-٦٨.

سفينتين شراعيتين صغيرتين، وتسع أو عشر سفن صغيرة...وفيما كان للعُمانيين عشرون سفينة كان لدى البرتغاليين خمس سفن فقط"[١].

وكانت السفن العربية حسب حجمها عدة أقسام، فهناك السفن الكبيرة التي تستخدم للسفر أي للنقل التجاري البحري للمسافات البعيدة مثل الهند وساحل إفريقية. وسفن صيد اللؤلؤ، وهي أصغر حجماً من سفن النقل التجاري. وسفن النقل التجاري بين موانئ الخليج العربي، وهي مخصصة لحمل المسافرين بين موانئ الخليج وتصل حمولتها إلى سبعين طناً. وسفن صيد الأسماك ونقل الماء وصخور البناء، وتختلف أحجامها من سفينة إلى أخرى حسب الأغراض التي تستخدم فيها[٢].

ومن أهم أنواع السفن التي دأب الخليجيون على صنعها واستخدامها: البغلة، وتستخدم للأسفار البعيدة ونقل البضائع والسلع المختلفة بين موانئ الخليج وكل من الهند وشرقي إفريقية[٣]، ويبلغ طول البغلة بوجه عام حوالي ١٣٥ قدماً، وبعضها يصل إلى ١٥٠ قدماً، أما حمولتها فتتراوح ما بين ١٠٠-٥٠٠ طن، ويعتقد أن البغلة كانت موجودة في الخليج قبل القرن السابع عشر، وأن عرب الخليج قد اقتبسوا طراز تصميمها من البرتغاليين[٤]، وظهرت أول ما ظهرت في عُمان، ثم انتشرت في موانئ الخليج الأخرى.

ويقال أن البغلة تشبه السفن الإسبانية في العصور الوسطى وذلك بمقدمتها المحفورة ورواقها الواسع[٥].

وتتميز البغلة بمقدمة منخفضة ومنحنية، أما مؤخرتها فمرتفعة ومربعة وعريضة ومزخرفة بحفريات ونقوش دقيقة، ويرى البعض أن مؤخرة البغلة منبسطة ومستعرضة،

---

[١] سلوت، عرب الخليج، ص١٩٧.

[٢] القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٢١-١٢٢.

[٣] المرجع نفسه، ص١٢٢؛ وعُمان وتاريخها البحري، ص١١٨.

[٤] القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٢٢.

[٥] زهرة ديكسون، الكويت كانت منزلي، دار الكتاب العربي، بيروت، د.ت، ص١٣٨. وسيشار له فيما بعد: ديكسون، الكويت كانت منزلي.

وتدل المؤخرة العريضة العالية للبغلة على مدى تأثر صناعة السفن في الخليج بالأسلوب الأوروبي بوجه عام[١]، وربما كان هذا هو السبب في تفوق السفن العمانية على السفن العربية الأخرى.

والبتيل من السفن التي كانت موجودة في الخليج قبل القرن السابع عشر، وهي نوع صغير الغاطس له مقدمة مدببة مرتفعة تسمى (كوسية) وهي تشبه (رأس الكمان) ومؤخرة عالية ومزخرفة بالنقوش، والقاعدة عبارة عن جزئين، يميل الجزء الأقصر منهما نحو عمود المؤخرة[٢].

والبتيل يشبه (البقارة) غير انه يختلف عنها في الساطور، وهو لوح خشبي في مقدمة السفينة، كما أنه يشبه (الشوعي) إلى حد ما، وإذا ما قارنا البتيل مع البوم والبغلة نجد أنه أقل صلاحية وقدرة منهما للنقل التجاري البحري، إلا أن بعض المصادر تذكر أن البتيل يتصف بالسرعة لذلك كان يستخدم للأغراض الحربية في بعض مناطق الخليج[٣]. وكان البتيل يستخدم أيضا في الأسفار البعيدة وفي الغوص على اللؤلؤ[٤]. وتبلغ حمولة مركب البتيل إذا كان حجمه كبيرا نحو مائتي طن، وقد يزيد طوله على خمسة وسبعين قدما. وقد يصنع من هذا النوع مراكب صغيرة الحجم[٥]، لا يزيد طول الواحد منها على ثلاثين قدما[٦].

والبقارة من السفن التي كانت تستخدم للأسفار البعيدة والمتوسطة، وكذلك للصيد، ونقل الصخور[٧]. ويبلغ طول البقارة عادة من ٢٥ إلى ٣٥

---

[١] عامر، عمان في أمجادها البحرية، ص٨٩،٩٠؛ وعمان وتاريخها البحري، ص١١٨.

[٢] عمان وتاريخها البحري، ص١٤١.

[٣] المرجع نفسه.

[٤] فلييرز، أبناء السندباد، ص٦٠٦.

[٥] عمان وتاريخها البحري، ص١٤٢.

[٦] ظمياء كاظم الكاظمي، الصناعات الشعبية في الخليج العربي، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، ١٩٨١، ص١٤٤.

[٧] القناعي والخصوص، تاريخ صناعة السفن، ص١٢٤؛ وعمان وتاريخها البحري، ص١٤٣.

وتدل المؤخرة العريضة العالية للبغلة على مدى تأثر صناعة السفن في الخليج بالأسلوب الأوروبي بوجه عام[١]، وربما كان هذا هو السبب في تفوق السفن العُمانية على السفن العربية الأخرى.

والبتيل من السفن التي كانت موجودة في الخليج قبل القرن السابع عشر، وهي نوع صغير الغاطس له مقدمة مدببة مرتفعة تسمى (كوسية) وهي تشبه (رأس الكمان) ومؤخرة عالية ومزخرفة بالنقوش، والقاعدة عبارة عن جزئين، يميل الجزء الأقصر منهما نحو عمود المؤخرة[٢].

والبتيل يشبه (البقارة) غير انه يختلف عنها في الساطور، وهو لوح خشبي في مقدمة السفينة، كما أنه يشبه (الشوعي) إلى حد ما، وإذا ما قارنا البتيل مع البوم والبغلة نجد أنه أقل صلاحية وقدرة منهما للنقل التجاري البحري، إلا أن بعض المصادر تذكر أن البتيل يتصف بالسرعة لذلك كان يستخدم للأغراض الحربية في بعض مناطق الخليج[٣]. وكان البتيل يستخدم أيضاً في الأسفار البعيدة وفي الغوص على اللؤلؤ[٤]. وتبلغ حمولة مركب البتيل إذا كان حجمه كبيراً نحو مائتي طن، وقد يزيد طوله على خمسة وسبعين قدماً. وقد يصنع من هذا النوع مراكب صغيرة الحجم[٥]، لا يزيد طول الواحد منها على ثلاثين قدماً[٦].

والبقارة من السفن التي كانت تستخدم للأسفار البعيدة والمتوسطة، وكذلك للصيد، ونقل الصخور[٧]. ويبلغ طول البقارة عادة من ٢٥ إلى ٣٥ قدماً[١]، أما حمولتها فتتراوح

---

(١) عامر، عُمان في أمجادها البحرية، ص٨٩، ٩٠؛ وعُمان في تاريخها البحري، ص١١٨.

(٢) عُمان وتاريخها البحري، ص١٤١.

(٣) المرجع نفسه.

(٤) فلبيرز، أبناء السندباد، ص٦٠٦.

(٥) عُمان وتاريخها البحري، ص١٤٢.

(٦) ظمياء كاظم الكاظمي، الصناعات الشعبية في الخليج العربي، مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، ١٩٨١، ص١٤٤.

(٧) القناعي والخصوص، تاريخ صناعة السفن، ص١٢٤؛ وعُمان وتاريخها البحري، ص١٤٣.

قدماً[١]، أما حمولتها فتتراوح بين ١٠٠-٢٠٠ طن[٢]، والبقارة سفينة شراعية، غير أنها تسير أيضاً بالمجاذيف[٣]. وإذا ما استثنينا صدر هذا المركب ومؤخرته، فإننا نرى انه لا يختلف عن مركب البتيل، ولكن يتميز عن البتيل بمقدمته المستقيمة على عكس مقدمة البتيل المدببة، كما أنها تحلى بالنقوش والأصباغ، أما المؤخرة فهي ليست بارزة وإن كانت عالية كمؤخرة البتيل[٤].

وهذا النوع من السفن يسمى أيضاً بالشاحوف، وهو بصفة عامة أصغر من البتيل العادي، ولا تزال البقارة أو الشاحوف يستخدم في عُمان لصيد الأسماك خاصة في المناطق الشمالية منها[٥].

ويعد البوم من أفضل أنواع المراكب وأكثرها متانة في الخليج العربي، ولذلك كان الإقبال على شرائه كبيراً، كما كان يصنع في الهند ولكن بإشراف خليجيين. وفي البداية كان الاهتمام منصباً على صناعة أنواع من الحجم الصغير الذي يستعمل للمسافات القريبة وبالتحديد إلى موانئ الخليج العربي مثل البصرة على أساس أن التجارة والنقل التجاري البحري كانت في هذه الفترة مع تلك الموانئ، ولكن مع اتساع حجم التجارة بدأت صناعة أبوام كبيرة لاستخدامها للمسافات البعيدة[٦].

وأهم ما يتميز به مركب البوم مقدمته المستقيمة التي تنتهي بطرف حاد مدبب، وعلى شكل نصف دائرة، ويتراوح طوله بين ١٢٠ و١٥٠ قدماً، وعرضه بين ١٨ و ٣٠ قدماً، أما حمولته فتتراوح بين ٧٤ و ٤٠٠ طن[٧].

---

[١] عُمان وتاريخها البحري، ص١٤٤.

[٢] القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٢٤.

[٣] المرجع نفسه.

[٤] عُمان وتاريخها البحري، ص١٤٣.

[٥] المرجع نفسه.

[٦] عُمان وتاريخها البحري، ص١٢٧ وما بعدها؛ القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٢٩.

[٧] القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٣١؛ وعُمان وتاريخها البحري، ص١٢٧.

ويشير ديفيد هوارث إلى أن مركب البوم يشبه في شكله وأسلوب بنائه أحد أنــواع السفن الإنجليزية التي كانت موجودة في القرنين الثالث عشر والرابع عشــر والمعروفــة باسم (هاسياتك كنج). ويضيف المصدر نفسه أن التشابه بين البوم والسفينة الإنجليزية هـو تشابه الظروف التي واجهت مكانين مختلفين والمقصود هنا بالظروف نقل وشحن البضائع الثقيلة، وبالتالي تطلب ذلك بناء سفن ضخمة فكانت (هاسياتك كنج) في إنجلترا وكان البوم في الخليج العربي[١].

ويعد مركب السنبوك[٢] من أكثر السفن شيوعاً في الخليج بعد البوم[٣]، ويختلف في أحجامه حسب استخدامه، وكان يستخدم في صيد الأسماك واللؤلؤ وللنقل التجــاري بيــن موانئ الخليج[٤]. ولعله القارب الوحيد الذي لا يستخدم الشراع العربي المثلث، وإنما يزود بالشراع المربع القديم[٥].

ويعرفه ابن بطوطة بأنه (القارب الصغير)، حيث يقول: "ثم ركبت مــن ســاحل البصرة في صنبوق، وهو القارب الصغير إلى الأبلة، وبينها وبين البصرة عشرة أميــال، وكان يستعمل عبر البحر الأحمر إلى الحجاز لنقل الحجاج"[٦].

ويتراوح طول السنبوك من ٢٥ – ٤٠ قدماً[٧]، أما حمولته فتــتراوح بيــن ٨٠ و ١٨٠ طناً[٨].

---

[١] - Howarth, Dhows, pp. 23-27.

[٢] السنبوك، أو السنبوق، أو الصنبوق: كلمة عربية الأصل، وهناك من يعتقد أنــها مشــتقة مــن كلمــة (Chaimbox) الهولندية، وتعني: الزورق الصغير، غير أن ذلك خطأ لأن السنبوك ورد في رحلــة ابــن بطوطة، أي قبل مجيء الهولنديين، وكان يطلق على القوارب المخيطة في الخليج.

[٣] عُمان وتاريخها البحري، ص١٣١، ١٤١.

[٤] الكاظمي، الصناعات الشعبية، ص١٤٦.

[٥] عُمان وتاريخها البحري، ص١٤٦.

[٦] درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجــم، مطــابع الأهــرام، الإســكندرية، ١٩٧٤، ص٧٠-٧١.

[٧] عُمان وتاريخها البحري، ص١٤٦.

[٨] النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص٧٠.

أما من ناحية الشكل، فالسنبوك له "مقدمة منخفضة مستعرضة ومحفورة وتمتد إلى الأمام في زاوية كبيرة ثم تنعطف إلى أسفل لمسافة قصيرة قبل أن تقابل قاع السفينة[١]، ومؤخرة السنبوك مرتفعة ومدببة إلا أنها غير حادة، وتفتقر مراكب السنبوك إلى زخرفة مؤخرتها وإن كان بعضها عليه نقوش مثل الوردة[٢]، أما قاعدة السنبوك فهي قصيرة مما يسهل عليه الوقوف أمام الشاطئ[٣].

ومن أنواع المراكب: الشوعي، وهو من أجمل السفن الخليجية ، وسفن الشوعي تستخدم لعدة أغراض في موانئ الخليج، ويصنع منه عدة أحجام تصل إلى ٧٥ قدما مكعبا أو أقل، ويستعمل الشوعي الصغير في باكورة أعمال الغوص (الخانجية)[٤]، ويتسع لعدد محدود من الأفراد قد يبلغ ثلاثة أو أربعة أشخاص[٥]. أما حمولته فلا تتجاوز ١٥ طنا[٦].

والشوعي من المراكب القديمة التي كانت تعرف عند العرب باسم (الشلندي) وجمعها (شلندات)[٧]. وعلى الرغم من وجود تشابه بينه وبين مركب البغلة إلا انه أقرب إلى السنبوك بخلاف المقدمة حيث أنها تنحني قليلاً في الشوعي[٨].

وقد يطلق على مركب الشوعي اسم سنبوك، بسبب صعوبة التمييز بينهما، ولعلهما من أصل واحد، لما فيهما من شبه كبير بالمراكب الشراعية الأوروبية الصغيرة في القرن السابع عشر. فكلاهما منخفض، وسطح المؤخرة يحيطه حاجز من القضبان في كلا النوعين. ولعل السنبوك والشوعي كانا أول المراكب العربية التي ظهرت في بنائها التأثيرات الأوروبية الحديثة[٩].

---

(١) - John H. A. Jewell, Dhows at Mimbasa, 1909, p. 42.

(٢) القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٣١.

(٣) عُمان وتاريخها البحري، ص١٣١.

(٤) القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٣٣، ١٣٤؛ وعُمان وتاريخها البحري، ص١٣١.

(٥) عبد الغني، الاقتصاد الكويتي القديم، ص٩٤.

(٦) عُمان وتاريخها البحري، ص١٣٢.

(٧) النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم، ص٨٢.

(٨) فلييرز، أبناء السندباد، ص٦٠٧؛ عُمان وتاريخها البحري، ص١٣٢.

(٩) القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص ١٣٤؛ وعُمان وتاريخها البحري، ص١٣٢.

وهناك أنواع أخرى كثيرة من السفن والقوارب الخليجية منها الجالبوت الذي كـان يستخدم لصيد اللؤلؤ وخاصة في البحرين[١]. وللجالبوت مقدمة مستقيمة ومؤخرة عريضة، وتدل هاتان السمتان على مدى الأثر الأوروبي في صناعـة وبنـاء السـفن والمراكـب العربية[٢].

وهناك أيضا الماشوه، وهي سفينة صغيرة حمولتها حوالي مائتي طـن، وكـانت تستعمل – بالإضافة إلى نقل السلع للموانئ القريبة – في حمل التمور من البصـرة إلـى السفن الكبيرة التي لا تستطيع الوقوف بالقرب من الشاطئ، كما تستخدم لنقل الماء إلـى مركب البوم، وهي مزودة بصهريج لنقل الماء من الميناء إلى السفينة ومن ثم ينقل المـاء إلى الصهاريج الكبيرة الموجودة في السفينة[٣].

وتوصف الماشوه بأنها سفينة صغيرة طولها يبلغ حوالي ٢٥ قدما[٤]، أما المؤخـرة فعريضة، والمقدمة مستقيمة أو عمودية، وتسير بالمجاذيف، كما تزود بالشراع ولها صار واحد وسبعة مجاذيف عند أحد جانبيها وثمانية في الجانب الآخر[٥].

والجدير بالذكر أن هذا النوع من المراكب استخدم عادة في نقل الركاب من السفن إلى الشاطئ. وقد اعتاد بعض النجارين في السفن الكبيرة أن يقوموا بصنع مراكب مـن هذا النوع أثناء الرحلات الطويلة لبيعها في الموانئ[٦].

ومن أنواع القوارب: الهوري، وهو قارب طويل رفيع (قليل العرض، منحوت من جذع شجرة واحدة)[٧]، وله شراع يستعان به عند الضرورة ولكنه يسـير بالمجـاديف[٨]، ويتراوح طوله عادة بين عشرة أقدام وعشرين قدما[٩]. ويعلق هذا النوع من القوارب على

---

[١] فليبرز، أبناء السندباد، ص٦٠٦.

[٢] عمان وتاريخها البحري، ص١٣٣.

[٣] القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص ١٣٥-١٣٦.

[٤] فليبرز، أبناء السندباد، ص٦٠٧؛ وعمان وتاريخها البحري، ص١٥٣.

[٥] القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص ١٣٦.

[٦] السيار، دولة اليعاربة، ص٦٦.

[٧] النخيلي، السفن الإسلامية، ص٨٣؛ عمان وتاريخها البحري، ص١٥١.

[٨] عمان وتاريخها البحري، ص١٥١؛ القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٣٦.

[٩] عمان وتاريخها البحري، ص١٥١.

الجانب الأيسر للسفن الكبيرة، من أجل استخدامه لنقل الركاب والسلع إلى الميناء حيث لا تتمكن السفن من الاقتراب من الشاطئ لضحالة المياه. ويستخدم هذا النوع أيضاً في صيد الأسماك[١].

ويضاف إلى هذه الأنواع أنواع كثيرة من السفن الصغيرة التي تستخدم لنقل السلع مثل السفينة التي تعرف باسم (تشاله) التي يصل طولها إلى أربعين قدماً تقريباً. وهناك أيضاً بعض الأنواع القديمة مثل النجية أو الدنقية التي يذكر الكابتن جينور Jenour في كتابه The Route to India Through France المنشور في لندن ١٧٩١، بأن هذه المراكب ليس لها من الظهر سوى جزء بسيط تحت الدفة يغطي البضائع التي يتلفها ماء المطر إذا تساقط عليها، أما مؤخرة المركب فهي أعلى من أي جزء فيه، والدنقية على العموم لا تتوفر على وسائل الراحة.

وهناك أيضاً البدن، وهو مركب ذو مؤخرة عالية وأطراف متشابهة، ولا يوجد له سطح، ولكنه يبطن بحصير من سعف النخيل[٢]، وله مؤخرة مدببة، وكان من السفن التي تستخدم في المحيط الهادي.

وهناك الورحية، وهي من المراكب الصغيرة أيضاً، وتستخدم لصيد الأسماك وتصنع من (سعف النخيل) وتربط بالحبال[٣].

ومن الجدير بالذكر أن كل سفينة كان لها طاقم من البحارة يتلاءم مع حجمها، فهو يتألف في السفن الكبيرة من خمسين بحاراً، وفي الصغيرة من عشرة أو أقل[٤].

---

(١) القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٣٦؛ عُمان وتاريخها البحري، ص١٥١.

(٢) - David, Howarth, Dhows, pp. 57-58.

(٣) القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٤٠.

(٤) القطامي، دليل المحتار، ص٢٢٥.

الفصل الرابع

السلع والمبادلات التجارية

السلع والمبادلات التجارية

السلع المتبادلة وأنواعها:

أشار الفصل الأول إلى السلع والبضائع التي كان ينقلها العرب قبل وصول البرتغاليين إلى الشرق واحتكارهم لتلك السلع بعد وصولهم المنطقة، والصراع الذي دار بينهم وبين القوى الأوروبية الأخرى في نهاية القرن السادس عشر وحتى انتهاء الوجود البرتغالي في هرمز عام ١٦٢٢ وخاصة التوابل والبهارات. وسيتم في هذا الفصل تناول أنواع السلع والبضائع الشرقية التي كان يجري نقلها وتبادلها في منطقة الخليج العربي، والصراع الذي دار بين القوى الأوروبية حول هذه العملية، وللاستئثار بالمواد المتوافرة في موانئ الخليج العربي خاصة الحرير واللؤلؤ.

وتعد تجارة التوابل والفلفل بأنواعه من أهم التجارات التي أسست شركات الهند الشرقية الإنجليزية والهولندية للاتجار بها، وفي هذا يقول بوكسر: "لقد تأسست شركة الهند الشرقية كشأن منافستها الإنجليزية للتجارة أساساً بالفلفل الأسود والتوابل. وظلت هاتان السلعتان تمثلان أقيم حمولاتها إلى أرض الوطن طوال النصف الأول من القرن السابع عشر. بيد أن الطلب الأوروبي على المنسوجات الهندية والسلع القطنية وكذلك الحرير الصيني والبنغالي والإيراني أدى إلى رواج هذه السلع على الفلفل الأسود والتوابل، شراء وبيعاً ابتداءً من مطلع القرن السابع عشر"[١].

وهكذا أعطى بوكسر التوابل والفلفل أولوية في مجال السلع التي جرى الطلب عليها منذ بداية القرن السابع عشر، إلا أن شركة الهند الشرقية الإنجليزية، وعندما وجدت أن المنافسة قوية على هاتين السلعتين في أرخبيل الملايو، انسحبت إلى مناطق أخرى من الهند وبلاد فارس، وقامت بإنشاء الوكالات في هاتين المنطقتين، وفي مناطق أخرى من الخليج العربي بخاصة البصرة[٢].

---

[١] بوكسر، إمبراطورية، هولندا البحرية، ص٢٧٧.

[٢] أمين، التفوق البحري، ص١٨.

ومع أن شركة الهند الشرقية الإنجليزية كانت صاحبة النصيب الأكبر في تجارة التوابل والفلفل منذ مطلع القرن السابع عشر وحتى سقوط هرمز عام ١٦٢٢، إلا أن المبادرة لم تعد بيد الشركة الإنجليزية، وإنما أخذت تنتقل بصورة تدريجية إلى الشركة الهولندية التي يمكن ملاحظة تفوقها من عدد السفن الهولندية التي كانت ترد موانئ الخليج العربي وبخاصة ميناء بندر عباس، وهي محملة بالتوابل والفلفل. وقد ورد في سجلات شركة الهند الشرقية الهولندية عن عدد السفن التي وصلت ميناء بندر عباس في موسم عام ١٦٣٨/١٦٣٩ أنه "جاءت اثنتان منها مباشرة من بتافيا مع حمولة من التوابل، الفلفل بشكل خاص، وسلع أخرى من شرق آسيا، وجاءت سفينة أخرى من ساحل الملبار بحمولة من الفلفل قيمتها ٢٨,٦٠٧ فلورين (كلدر هولندي)، وتواردت سفن أخرى كثيرة إلى ميناء بندر عباس تحمل البضائع نفسها"(١). "ووردت ميناء بندر عباس في الموسم التالي ١٦٣٩/١٦٤٠ ثلاث سفن من بتافيا وكانت حمولتها تتألف من ٤٥٠,٠٠٠ ليبرة من الفلفل وجوزة الطيب والقرنفل، وكمية من البضائع الأخرى"(٢).

ولم تقتصر تجارة التوابل والفلفل على ميناء بندر عباس وإنما امتدت إلى ميناء البصرة، وخاصة بعد أن تفوق الهولنديون على منافسيهم الإنجليز في منتصف القرن السابع عشر، وهذا ما يمكن أن نستنتجه مما قاله تافرنييه عام ١٦٥٢: "ويجلب الهولنديون إلى البصرة التوابل كل سنة، ويحمل إليها الإنجليز الفلفل وشيئا من القرنفل، أما البرتغال فلا تجارة لهم معها"(٣).

وما يمكن استنتاجه من هذا النص هو أن الهولنديين أحرزوا تفوقا في تجارة التوابل والفلفل، حتى غدت البصرة من المراكز الرئيسية للتجارة الهولندية بهذه السلعة. وظل هذا التفوق قائما حتى نهاية ستينات القرن السابع عشر حيث كان التجار في بندر

---

(١) - Steensgaard, The Asian Trade Revolution, p.404.

(٢) - Ibid., p. 404.

(٣) تافرنييه، العراق في القرن السابع عشر، ص٩٨.

عباس يجدون كل ما يحتاجون إليه، "ولكن أهم سلعة هنا بعد المنسوجات الهندية هي التوابل، والهولنديون يسيطرون على تجارة هذه المادة"[١].

على أن تراجعاً في تجارة التوابل الهولندية إلى بلاد فارس يمكن أن نلمسه في الفترة التالية، ذلك لأن الإنجليز بدأوا يحلون محل الهولنديين في نهاية القرن السابع عشر.

وتجدر الإشارة إلى أن من التوابل ما يسمى بـ "التوابل النفيسة (The Fine Spices)". وهي بالإضافة إلى القرنفل: جوزة الطيب، وقشرة جوزة الطيب والقرفة[٢]. ومصدر جوزة الطيب الهند وجزر الساحل الشرقي، وبعض الجزر المتناثرة في أرخبيل الملايو[٣]. وأحسن أنواعها تلك الأنواع الواردة من جاوة وسومطرة وبورينو وجزر الهند الشرقية[٤]. وثمرة جوزة الطيب لها قرون مثل القرنفل[٥]. وتستخدم كتابل كما تستخدم في الأغراض الطبية، وفي تحضير الخمور[٦].

وكان الطلب على القرفة شديداً في الأسواق لكثرة منافعها. وتنمو أشجارها في الصين وفي جزيرة سيلان وفي الملايو والحبشة[٧]. وتشبه شجرة القرنفل شجرة الصفصاف إلا أنها تفوقها ارتفاعاً[٨].

ومن التوابل أيضاً الزنجبيل، وهو كالفلفل، شاع استعماله لدى الأوروبيين بعد أن أدركوا فوائده، فحرصوا على جلبه واستخدامه[٩]. ويؤتى بالزنجبيل من الهند ومن نواحي

---

(١) - Fryer, op. cit., vol.11, p.465.

(٢) أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٧.

(٣) فهمي، طرق التجارة ومحطاتها، ص٢١٨؛ أمين، دراسات في النشاط التحاري، ص٨.

(٤) فهمي، طرق التجارة ومحطاتها، ص٢١٨؛ الناصر، النشاط التجاري، ص٢٣٥؛ وانظر أيضاً:
- Clive, A Hostory of Commerce, London, 1940, p.80.

(٥) الناصر، النشاط التجاري، ص٢٣٥.

(٦) فهمي، المرجع السابق، ص٢١٨.

(٧) أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٨؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢١٧؛ الناصر، النشاط التجاري، ص٢٣١-٢٣٢.

(٨) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢١٧.

(٩) الناصر، النشاط التجاري، ص٢٣٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢١٧؛ هاو، في طلب التوابل، ص١.

الصين[١]، ويزرع أيضاً في سمرقند وبعض البلاد العربية[٢]. غير أن أكبر كميات إنتاجه كانت من الهند[٣].

والزنجبيل أنواع، ونبتته صغيرة تعلو قليلاً، وورقه عريض أخضر يمتد من شبر إلى ذراع، والمستعمل منه جذوره الغليظة السوداء اللون، وهي ذات عقد تضرب في الأرض[٤]. وينبت غالباً لنفسه، وقد تغرس أصوله وعروقه، ويكثر سقيه بالماء[٥].

وتحتل صبغة النيلة أهمية كبيرة في تجارة القرن السابع عشر، ويظهر بأن شركة الهند الشرقية الإنجليزية بدأت – بعد أن خسرت في منافستها لصالح الشركة الهولندية – بدأت تركز على تجارة النيلة، وربحت من ذلك أرباحاً كثيرة، وأصبحت النيلة تأتي في المقام الثاني بعد الفلفل[٦]. وظلت النيلة من بين السلع التي كانت تجلب إلى الموانئ العُمانية وميناء البصرة في النصف الثاني من القرن السابع عشر[٧].

وكان المعدل السنوي لواردات شركة الهند الشرقية الإنجليزية من النيلة خلال العشرينات من القرن السابع عشر ما بين (٢٢٢) و (٣٣٦) ألف ليبره. وفي الثلاثينات استورد الهولنديون ما معدله (٤٤٨) ألف ليبره سنوياً، وارتفعت هذه الكمية في عام ١٦٤٢م إلى (٨٩٦) ألف ليبره[٨].

---

[١] الناصر، النشاط التجاري، ص٢٣٤.

[٢] المرجع نفسه، ص٢٣٤.

[٣] أوليفيه، رحلة، ص١٧٤-١٧٥.

[٤] ابن القف الكركي، جامع الغرض في حفظ الصحة ودفع المرض، تحقيق سامي حمارنة، الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٨٩، ص٥٦٤.

[٥] المصدر نفسه.

[٦] المصدر نفسه، ص١٢.

[٧] تافرنييه، العراق في القرن السابع عشر، ص٩٨.

[٨] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص١٣.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن أوروبا استوردت خلال النصف الأول من القرن السابع عشر خمسة أسداس إنتاج الهند من النيلة، وخلال النصف الثاني من القرن بدأت غواتيمالا وجزر الهند الغربية تنتج كميات كبيرة من هذه المادة، فتحول الأوروبيون إليها[١].

أما تجارة الحرير الذي كانت الصين البلاد الرئيسة لإنتاجه، فقد احتلت أهمية خاصة بين السلع التجارية في القرن السابع عشر، بل "فاقت هذه السلعة كل السلع الأخرى في بعض السنين"[٢].

ومما يجدر ذكره أن شركة الشرق الأدنى الإنجليزية التي مارست نشاطات تجارية في منطقة الشرق الأدنى قبل إنشاء شركة الهند الشرقية الإنجليزية عام ١٦٠٠، كانت هي الشركة الرئيسية التي تتعامل بتجارة الحرير، ليس فقط في بلاد فارس، وإنما في المناطق الأخرى المجاورة[٣]. ولكن بعد إنشاء الشركة الإنجليزية التي أعطيت الهند والأقطار المحيطة بها كمنطقة امتياز لها، أخذت توسع دائرة نفوذها حتى امتد إلى بلاد فارس، وفقدت (شركة الشرق الأدنى) مكانتها للشركة الإنجليزية[٤].

غير أن تجارة الحرير لم تعد مقتصرة على شركة الهند الشرقية الإنجليزية، إذ سرعان ما نافستها الشركة الهولندية في هذا المجال، وقد استطاعت في السنة الأخيرة من حياة الشاه عباس (١٦٢٩) أن تحصل على ما مجموعه ٩٠١ من بالات الحرير الفارسي، في حين لم يحصل الإنجليز إلا على ١٠٠ بالة فقط[٥].

---

[١] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص١٣.

[٢] المرجع نفسه، ص١٣.

[٣] أمين، الشركات التجارية الاحتكارية الإنجليزية، ص١٩٢-١٩٣.

[٤] المرجع نفسه، ص١٩٥-١٩٦؛ وانظر أيضاً:

- A. C. Wood, A History of the Leavant Company, (London, 1964), p.103.

[٥] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص١٧. وانظر أيضاً:

- B. Krishna, Commercial Relations Between India and England 1601-1757, (London, 1924), pp. 40-42.

وتعد الفترة ١٦١٨-١٦٤٨ من أكثر فترات ازدهار تجارة الحرير الفارسي، وحصلت فيها الشركتان الإنجليزية والهولندية على أرباح طائلة، إلا أنها متفاوتة بين الشركتين. فبينما حصلت الشركة الهولندية عام ١٦٢٥ على ٥١٢ بالة من الحرير الفارسي، فإن الشركة الإنجليزية لم تحصل إلا على ١٦٠ بالة. وفي عام ١٦٣٤ حصلت الشركة الهولندية على ٧٨٤ بالة والإنجليزية على ١١٠ بالات، وفي عام ١٦٤١ حصلت الهولندية على ٩٠٠ بالة والإنجليزية على ٤٣ بالة فقط[١].

وتظهر هذه الأرقام التفوق الكبير الذي أحرزه الهولنديون على نظرائهم الإنجليز في تجارة الحرير الفارسي. وحقق الهولنديون في النصف الثاني من القرن السابع عشر، وخاصة في الستينات، نسبا عالية من تجارة الحرير الفارسي، وحصلوا على أرباح وافرة أيضا. ففي عام ١٦٦٨ كان الهولنديون يشترون الحرير الفارسي بسعر ٤,٠٢٤ تومان لكل ١٠ كغم، بينما يباع في أوروبا بسعر ٥,٠١٩ تومان لكل ١٠ كغم، أما في عام فيشترى بـ ٥,٠١٧ تومان، ويباع بسعر ٦,٠١٦ تومان[٢].

وتدل هذه الأرقام على زيادة الطلب على الحرير الفارسي وارتفاع أسعاره، فقد كان سعره أعلى من سعر الحرير البنغالي، الأمر الذي دعا الحكومة الهولندية لأن تطلب من وكالاتها في بلاد فارس شراء كمية كبيرة من الحرير كل عام[٣].

على أن شركة الهند الشرقية الإنجليزية سرعان ما عاودت تفوقها، إذ جدد الشاه سليمان امتيازات هذه الشركة في مجال تجارة الحرير عام ١٦٩٣، وأصدرت الشركة تعليماتها إلى ممثليها في الشرق بأن يقوموا بجمع أكثر ما يمكن جمعه من الحرير الخام وأن يزاد عدد العاملين في جمعه[٤].

---

(١) أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص١٨؛

- Steensgaard, op. cit.,p. 404.

(٢) - Glamann, op. cit., p.21.

(٣) - Lockhart, The Fall of the Safvid Dynasty, p.366.

(٤) - Bruce, op. cit.,vol.11, p.140-141.

- أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٢١.

وخلاصة القول فيما يتعلق بتجارة الحرير أن الطلب اشتد على هذه السلعة في أوروبا، وكان يجلب إليها من مناطق مختلفة في الشرقين الأقصى والأدنى. وقد عرف الأوروبيون عن الصين تربية دودة القز أو صناعة نسج الحرير، ومع ذلك ظل الشرق هو المورد الأساسي لهذه السلعة خلال فترة الدراسة.

وعرفت تجارة الخليج العربي السكر والشاي في النصف الثاني من القرن السابع عشر، الذي اشتهرت مناطق آسيا في كل من جاوة والبنغال والصين بإنتاجه. وعمل الهولنديون في الفترة المشار إليها على زيادة إنتاجه وتصديره إلى الأسواق الأوروبية والآسيوية، على أن الإشارات الأولى لاستخدام هذه المادة في أسواق الخليج العربي إنما تعود إلى ثلاثينات القرن السابع عشر، ففي عام ١٦٣٥ تقدم وكيل شركة الهند الشرقية في بندر عباس إلى رؤسائه بأن تكون مادة السكر الأبيض المسحوق والسكر غير المسحوق من بين المواد التي ترسل إلى أسواق الخليج العربي، ومن متابعة السلع الواردة إلى المنطقة نجد أن السفن التي وصلت بندر عباس قد حملت مادة السكر في السنوات ١٦٣٨-١٦٣٩[١].

وفي النصف الثاني من القرن السابع عشر، كانت مادة السكر من بين المواد التي كان الهولنديون يفكرون في تصديرها إلى الموانئ العُمانية، وقد كتب أحد عملائهم تقريراً في هذا الصدد عام ١٦٧٣[٢].

وهناك ذكر كثير لتجارة الأقمشة، وخاصة الأنسجة القطنية الهندية، التي عملت شركة الهند الشرقية الإنجليزية على شحنها في النصف الثاني من القرن السابع عشر إلى أوروبا، وكذلك بعض مناطق آسيا. ولدينا إشارات أوردها تافرنييه حول وصول الأنسجة الهندية وخاصة نسيج قاليقوط (أي كاليكوت) إلى البصرة، وذلك عام ١٦٥٢[٣].

---

[١] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٥٨-٥٩.

[٢] سلوت، عرب الخليج، ص١٧٣.

[٣] تافرنييه، العراق في القرن السابع عشر، ص٩٨.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الشركة الإنجليزية أصبحت منذ بداية القرن الثامن عشر تستورد الأقمشة القطنية غير المطرزة ليتم نقشها وتطريزها وصباغتها أيضا في إنجلترا من قبل العمال الإنجليز، ومن ثم تعيد تصديرها إلى أسواق أوروبا وجزر الهند الغربية وغيرها[١].

أما الأقمشة الصوفية أو الأصواف بشكل عام فإنتاج إنجليزي بالدرجة الأولى، وقد احتاجت إنجلترا إلى أسواق لتصريف هذه المادة التي توافرت فيها بكثرة، وخاصة أن مختلف قطاعات الشعب الإنجليزي كانت لها مصالح مباشرة أو غير مباشرة في إنتاج الأصواف وتصنيعها وتجارتها، مما جعل تشجيع تصديرها من قبل الحكومة والشعب هدفا وطنيا[٢].

وقد كان تصدير الأقمشة الصوفية من أولى اهتمامات شركة الهند الشرقية الإنجليزية منذ حصولها على امتيازها في عام ١٦٠٠م[٣]، وهذا الاهتمام دفعها إلى البحث عن أسواق ملائمة بعد أن وجدت أن الأقمشة الصوفية غير مرغوبة في الأسواق الهندية بسبب حرارة الطقس وفقر السكان[٤]. وقد وجدت تلك الأسواق في بلاد فارس حيث برودة الطقس والعادات الاجتماعية التي تحتم على الوجهاء ارتداء ملابس جيدة وسميكة معظمها من الصوف[٥]. ولذلك جعلت الشركة من بندر عباس مركزا رئيسيا لأعمالها في بلاد فارس ومنطقة الخليج العربي في عام ١٦٢٢م، وأصبحت تتاجر مع البصرة منذ عام ١٦٣٥م، ونجحت في بيع كميات كبيرة من الأقمشة الصوفية سنويا في إيران[٦].

وحقق تصدير الأقمشة الصوفية إلى بلاد فارس ومنطقة الخليج العربي طفرة واسعة في أواخر القرن السابع عشر، فقد صدرت الشركة الإنجليزية في عام ١٦٩١م

---

(١) أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٣٤-٣٥.

(٢) المرجع نفسه، ص٢٨.

(٣) أمين، التنافس بين الشركات التجارية الإنجليزية، ص٥.

(٤) المرجع نفسه، ص٦.

(٥) المرجع نفسه، ص٧.

(٦) المرجع نفسه، ص٨.

على سبيل المثال كميات كبيرة من الأقمشة إلى بندر عباس، وزودت مستخدميها هناك بتعليمات مشددة تقضي ببذل الجهود لبيع هذه الكميات بأسرع وقت ممكن[١]. وفي عام ١٦٩٣م اضطرت الشركة إلى الالتزام بتصدير ما قيمته مائة ألف باوند إسترليني من المصنوعات الإنجليزية إلى الشرق بموجب تجديد امتيازها. وكانت الأقمشة الصوفية هي الأكثر بين هذه المصنوعات، إن لم تكن الوحيدة[٢]. وتنفيذاً لهذا الالتزام لم تنفك الشركة عن تصدير الأقمشة الصوفية الإنجليزية إلى منطقة الخليج العربي وبلاد فارس بغض النظر عن مقدار الأرباح التي تحققها أو مدى الخسارة التي تتعرض لها[٣].

وهناك سلع كانت منطقة الخليج العربي بحاجة ماسة إليها، مثل الأخشاب التي تتطلبها صناعة السفن، فهذه المنطقة تفتقر إلى الغطاء النباتي الذي كانت مناطق الهند والشرق الأقصى غنية به. وأفضل أنواع الأخشاب اللازمة لبناء السفن هو خشب الساج المعروف بعدم تشققه في الماء. وهناك إشارات إلى أن العُمانيين – وفقاً لما ذكره جون فراير عام ١٦٧٧ – كانوا يشترون الأخشاب من مناطق الهند لاستخدامها في بناء السفن[٤].

وقد كانت السفن العائدة من ميناء كاليكوت تحمل كميات كبيرة من الأخشاب إلى جانب السلع الأخرى، وكان بعضها يعود محملاً بالأخشاب فقط.

ومن أنواع الأخشاب ما كان يستخدم في صناعة الأثاث مثل خشب الأبنوس، وكان يمثل سلعة تجارية مهمة لاستخدامه في صناعة الأثاث الخشبي الفخم، وأفضل أنواعه الحبشي، وهو أسود وليس فيه طبقات أو كسر. وهناك نوع آخر أقل جودة كان يرد من الهند، إذ فيه عروق يتراوح لونها ما بين الأبيض والياقوتي[٥].

---

[١] انظر: أمين، التنافس بين الشركات، ص٩-١٠؛ أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٢٧.

[٢] أمين، التنافس بين الشركات، ص١٢.

[٣] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٢٧؛ وانظر أيضاً: رحلة أوليفيه، ص١٦٧-١٦٨.

[٤] نقلاً عن بيدويل، عُمان في صفحات التاريخ، ص٢٤.

[٥] فهمي، طرق التجارة، ص٢٤٩.

وإلى جانب الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن وفي الأعمال الإنشائية الأخرى، تم الاتجار أيضاً بالأخشاب العطرية، وأهم أنواعها ثلاثة: اللبان، والصندل، والعود. وقد اشتهرت بإنتاج اللبان مناطق جنوبي الجزيرة العربية وخاصة عُمان حيث توجد أشجاره فيها[١]. كما كانت تنتجه سومطرة والهند الصينية، ويحمل منهما إلى أسواق هرمز في الخليج العربي[٢]. ويستخرج اللبان بأن تحز الشجرة في لحائها من جهات عديدة، حيث يسيل اللبان ثم يتجمد بسرعة. وأحياناً تتكون مادة اللبان على جذوع شجره. وأحسن أنواعه الأبيض المائل إلى الخضرة[٣].

وكانت للبان في منطقة الخليج العربي استخدامات مختلفة، فقد اعتاد أهل ظفار على استخدامه لتبخير المنازل، وكانوا إذا زارهم شخص، أو قدم المسافرون من الهند يصعدون على أسطح منازلهم بعد أن يحضر كل منهم قدراً من اللبان، ثم يوزعون الكمية إلى أكوام صغيرة متباعدة على أعلى جدار من المنزل المطل على فنائه الخارجي، ثم يرشون عليه الزيت، ويشعلون فيه النار، فتنبعث رائحة اللبان في المدينة استقبالاً للزائر أو المسافر العائد[٤].

وكان الطلب على اللبان شديداً لاستخدامه في صناعات: المساحيق، والمراهم العلاجية، والشموع، وفي بعض الأغراض الكمالية[٥].

---

(١) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢١٨؛ الناصر، النشاط التجاري، ص٢٥١-٢٥٢.

(٢) الناصر، النشاط التجاري، ص٢٥٢؛ فهمي، طرق التجارة، ص٢٣٣.

(٣) الناصر، النشاط التجاري، ص٢٥١؛ وانظر: فهمي، طرق التجارة، ص٢٣٤.

(٤) عبد القادر الغساني، اللبان في عُمان، حصاد ندوة الدراسات العُمانية، ١٠ مجلدات، وزارة التراث القومي والثقافة، عُمان، ١٩٨٠، ج١، ص٢٠٨.

(٥) المرجع نفسه، ج١، ص٢١٤.

أما الصندل فخشب يحوي على عطر طبيعي نفاذ[١]، شاع استخدامه بكثرة[٢]. وهو ثلاثة أنواع: الأحمر، والأبيض والليموني[٣]. والنوع الأخير هو العطري، ولذلك كثر استعماله في الشرق، وخاصة في البلاد التي تحرق جثث موتاها، إذ كانت تحرق بالخشب المعطر في أثناء احتفال ديني[٤].

وينمو شجر الصندل في جاوة وسومطرة وملقا والهند الصينية، وكان ينقل من هناك إلى أسواق الخليج العربي، ومنها كان يصدر كثير منه إلى أوروبا، وخاصة النوع الليموني الذي يفضله الأوروبيون[٥]. وقد صدرت شركة الهند الشرقية الهولندية خلال موسم ١٦٣٩/١٦٤٠م كميات من خشب الصندل إلى ميناء بندر عباس حيث بيعت هناك[٦].

وأما النوع الثالث من الأخشاب العطرية فهو العود المعروف بالعود الهندي[٧]، الذي يعرف أيضاً بالصبر الكبدي، والذي يطلق عليه أحياناً اسم: العود أو الصبر[٨]. وأصل العود الهندي شجر ضخم كشجر البلوط ينمو في الهند وفي كشمير[٩] وفي جزيرة سوقطرة[١٠].

ويؤخذ العود من قلب الشجر، حيث يقطع الخشب، وينزع لبه الأبيض ويدفن في التراب عدة سنوات حتى تأكل الأرض ما في داخله من الخشب، ويبقى العود الذي لا

---

[١] الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢١٨؛ فهمي، طرق التجارة، ص٢٣١.

[٢] فهمي، طرق التجارة، ص٢٣١.

[٣] فهمي، طرق التجارة؛ عثمان، تجارة المحيط، ص٢١٩.

[٤] الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٩.

[٥] فهمي، طرق التجارة، ص٢٣١؛ الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٩.

[٦] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٥٩.

[٧] الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤١؛ فهمي، طرق التجارة، ص٢١٦.

[٨] فهمي، طرق التجارة، ص٢١٦.

[٩] الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤١.

[١٠] فهمي، طرق التجارة، ص٢١٦.

تؤثر فيه الأرض. فرائحته لا تنطلق إلا بعد أن يعتق ويقشر، وأجوده ما كان صعبا رزينا ظاهر الرطوبة كثير الماء والدهن. وأجوده أيضا الأسود والأزرق الذي لا بياض فيه[١]. وهو بشكل عام ثلاثة أنواع، ولكل نوع لون يتميز به، وخاصة في الطب، وهي: اللون الأصفر الليموني المشوب بالحمرة، واللون الأصفر الغامق، واللون الأصفر الفاتح أو الكالح[٢]. والنوع الأول (الليموني) كانت له الأولوية في التجارة، ويعرف أيضا بالعود الرقيق[٣]. ويدخل هذا النوع في تركيب بعض الأدوية حيث يفيد في علاج أمراض تساقط الشعر[٤]، ولذلك فقد احتل أهمية بالغة كسلعة تجارية كانت مطلوبة في الغرب والشرق[٥].

ومن السلع التجارية: الطيوب، وأهمها المسك، والعنبر، والند. ويعتبر المسك أكثرها رواجا، وهو من العطور النفاذة الذكية الرائحة[٦]. وقد أكثر من استعماله الإيرانيون والعرب، وخاصة عرب الخليج، ووصلت كميات كبيرة منه إلى أوروبا[٧].

والمسك إنتاج حيواني يؤخذ من الحيوان المعروف بقط الزباد[٨]، وهو نوع من الظباء يعرف أيضا بظبي المسك. وهذا الظبي يشبه الغزال بشكل عام، ويبلغ طوله نحو متر، بينما يبلغ ارتفاعه عند الكتف نحو نصف متر، وشعره بني رمادي طويل خشن[٩]، وله نابان معقوفان كأنياب الفيل، ويعرف باسم Musk Male[١٠]. ويوجد المسك في كيس بحجم البرتقالة، يقع في بطن الذكور فقط من الظباء، حيث يفرز الظبي في هذا الكيس

---

(١) الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤١-٢٤٢.

(٢) فهمي، طرق التجارة، ص٢١٦-٢١٧؛ الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤١.

(٣) الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤١.

(٤) المرجع نفسه.

(٥) فهمي، طرق التجارة، ص٢١٧.

(٦) الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٤؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢١٩.

(٧) فهمي، طرق التجارة، ص٢٢٨.

(٨) المرجع نفسه، ص٢٢٧؛ الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٤.

(٩) أبو الحسن علي بن الحسين المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، دار الأندلس، بيروت، ١٩٦٥، ج١، ص١٧٩.

(١٠) فهمي، طرق التجارة، ص٢٢٧.

مسكه(١). وبينما يذكر القلقشندي انه لا يمكن الحصول على كيس المسك إلا بقتل الحيوان أو بعد صيده بوساطة الشباك(٢)، يذكر غيره أن الكيس أو الغدة التي يوجد فيها المسك قد تنفجر إذا ما شجّها حجر والحيوان يرعى، وعندئذ يلتقطه التجار حيث تجذبهم رائحته العطرة(٣).

ومن الطيوب التي تحتل مكان الصدارة بين أنواع العطور الممتازة تلك المادة الصلبة الرمادية اللون، الشبيهة بالشمع، ذات الرائحة الذكية العطرة النفاذة إذا ما احترقت، التي تعرف باسم: العنبر(٤). وهي مادة اشتد الخلاف على مصدرها أو أصلها، غير أن المتفق عليه أنها تستخرج من البحر(٥). وقد تلفظها الأمواج إلى الشاطئ وتجمع من هناك(٦). وقد ذكر عثمان نقلاً عن ماركو بولو أن سكان جزيرة سوقطرة يعثرون في سواحلهم على كثير من العنبر الذي يفرغ من أحشاء الحيتان، "ونظراً لأنه سلعة تجارية

---

(١) المسعودي، مروج الذهب، ص١٨٠.

(٢) أبو العباس حمد بن علي القلقشندي، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، شرح وتعليق محمد حسين شمس الدين، ١٤ج، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٧، ج٢، ص١٢٦؛ وانظر أيضاً: عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢١٩.

(٣) فهمي، طرق التجارة، ص٢٢٨.

(٤) المرجع نفسه، ص٢٢٩؛ الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٦.

(٥) انظر التفاصيل: ابن القف الكركي، جامع الغرض، ص٤١٦؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢١٩-٢٢٠؛ الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٦-٢٤٧؛ رحلة أوليفييه إلى العراق، ص١٧٥؛ فهمي، طرق التجارة، ص٢٢٩-٢٣٠. والجدير بالذكر أن القدماء حتى الإغريق لم يتعرفوا على العنبر بدقة، والعنبر في حقيقته مادتان متميزتان: الأولى نباتية، والثانية حيوانية. والعنبر النباتي المنشأ هو تحجرات راتنجية وصموغ لعدة أنواع من الأشجار الصنوبرية في الأزمان الجيولوجية، ظهرت وتصلبت، ثم تفتت قسم منها بالاستحاثة، فتجمدت وتحجرت ليخرج فتات منها إلى شواطئ البحار. أما العنبر الثاني فهو الحيواني المنشأ، وهو إفرازات وعصارات رمادية اللون في أمعاء حوت يسمى حوت المنقيطس، وهو نوع من الحيتان. وهذه الإفرازات المتجمعة تزداد وتكبر حتى تقذفها الحيتان من أفواهها إلى ماء البحر، فتطفو إلى الشواطئ فيلتقطها الصيادون. ويستعمل العنبر في الطب وصناعة العطور. انظر: ابن القف الكركي، جامع الغرض، الحاشية ١٥.

(٦) فهمي، طرق التجارة، ص٢٢٩؛ عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢٢٠؛ وانظر أيضاً: ابن القف الكركي، جامع الغرض، ص٤١٦.

يشتد الإقبال عليه، فإنما يجعلون حرفتهم الإمساك بهذه الأسماك...وعندئذ يسحبونها إلى الشاطئ، ويشرعون في استخراج العنبر من بطنها"[١].

والعنبر كثير الأنواع[٢]، وأجوده هو "الأشهب الدسم، ثم الأزرق، ثم الأصفر"[٣]، ومنه نوع أسمر كان يصل إلى بغداد من سواحل إفريقية الشرقية[٤].

ويجهز العنبر في صورته التجارية على هيئة قطع صغيرة منتظمة الشكل، وعلى هيئة المسبحة[٥]. وأشهر مناطق إنتاجه الساحلان الإفريقي والعربي، وكانت معظم البلاد الساحلية الشرقية حتى الصين تتاجر به، وكان ينقل إلى أوروبا عن طريق البحر الأحمر من المحيط الهندي، وعن طريق الخليج العربي حيث كانت تزخر به أسواق بغداد والبصرة[٦].

وأجود أنواع العنبر ما جلب من عُمان، وأحسن صفاته الخفة والبياض، ويحافظ عليه بإبعاده عن النار[٧].

وللعنبر استخدامات كثيرة، منها صنعه كعطر، وكان ذلك هواية كبار الشخصيات في أوروبا، حيث كانوا يضعونه في أكياس أو صناديق أو جفن خاصة. أما الشرقيون فكانوا يصنعون من العنبر: العقود والمسابح والأزرار والتماثيل، كما كان يطعّم به الخشب المحفور في بيوت الأمراء[٨].

---

[١] عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢٢٠.

[٢] الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٧.

[٣] ابن القف الكركي، جامع الغرض، ص٤١٧.

[٤] رحلة أوليفييه، ص١٧٥.

[٥] فهمي، طرق التجارة، ص٢٣٠-٢٣١.

[٦] الناصر، النشاط التجاري، ص٢٤٨.

[٧] المرجع نفسه، ص٢٤٨-٢٤٩.

[٨] فهمي، طرق التجارة، ص٢٣١.

ويعتبر اللؤلؤ من أهم السلع التجارية في القرن السابع عشر، وهو أهمها لمنطقة الخليج العربي، وخاصة البحرين وقطر[١]. وقد اشتهرت تلك المنطقة به حتى ارتبطا معاً ارتباطاً ذهنياً، فما إن يذكر الخليج العربي حتى يتداعى اللؤلؤ إلى الذهن، وذلك على الرغم من أن هناك مناطق أخرى كانت تنتج اللؤلؤ بكميات وافرة، ولكن بجودة أقل، تمتد على طول شواطئ المحيط الهندي وسواحل الصين[٢]. كما ينتشر محار اللؤلؤ في المناطق الدافئة في المحيط الهادي، وفي مختلف المناطق ذات المياه الهادئة والضحلة نوعاً ما[٣]. غير أن التكوين الجيولوجي لقاع الخليج العربي وحرارته وضحالة مائه جعله من أفضل الأماكن لتواجد أصداف اللؤلؤ[٤].

واللؤلؤ – كسلعة تجارية مهمة في منطقة الخليج العربي – كان يوفر العمل لأعداد كبيرة من الأيدي العاملة من الطبقات الدنيا، إضافة إلى رؤسائهم وسفنهم الكبيرة والصغيرة. فهذه التجارة تسبقها عملية صيد لها مواسمها وتنظيماتها وطقوسها أيضاً.

كانت مراكب الصيد تتجمع في أيار، حيث يبدأ موسم الصيد ويستمر طيلة أشهر الصيف[٥]، وهي "الفترة الصالحة لمباشرة الغوص مع مواتاة التيارات المائية، وهبوب الرياح والأمطار"[٦]، وكان الغوص يتوقف تماماً في بعض المناسبات الدينية كشهر رمضان[٧]. وكان كل مركب يحمل العشرات من الرجال البارعين في الغوص، ومعهم كثير من الحجارة الثقيلة والحبال، حيث تربط الحبال حول أجسام الغواصين وتسد أنوفهم بالشمع الأصفر أو بمادة أخرى مناسبة، ومع كل غواص منهم شبكة أو مخلاة يمسكها

---

(١) رحلة أوليفييه، ص١٧٨-١٧٩.

(٢) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢٢٠-٢٢١.

(٣) محمد رشيد الفيل، الجغرافية التاريخية للكويت، د.م، د.ت، ص٢٦٩. وسيشار له فيما بعد: الفيل، الجغرافية التاريخية للكويت.

(٤) المرجع نفسه.

(٥) عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢٢١؛

- Saldanha, op. Cit.,p.407.

(٦) القطامي، دليل المحتار في علم البحار، ص٢٠٧؛ سيف مرزوق الشملان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، ١٩٧٥، ص٢٧٣-٢٧٤.

(٧) الناصر، النشاط التجاري، ص٢٥٥.

بيده، وهناك حبل آخر يربط به حجر يزن حوالي سبعة آلاف درهم يمسكه الغواص بيده لكي يجذبه إلى القاع. وعندما يصل الغواص إلى القاع يجمع المحار بمساعدة سكين حاد، وعندما يضيق تنفسه يجذب الحبل بإشارة معينة فيسحب إلى ظهر المركب ليستريح قليلاً قبل أن يعاود الكرّة[١]. وفي أثناء ذلك ينزل آخرون في مجموعات على أن تظل مجموعة ثابتة على ظهر المركب بعدد الغواصين، وهي التي تقذف بهم، وتجذبهم، وتأخذ المحار منهم[٢].

وهناك مواسم لصيد اللؤلؤ في غير شهور الصيف، إلا أنها أقل أهمية وأقل نتائج. وأول هذه المواسم: (الخانجية)، ويبدأ هذا الموسم في نيسان، وتستخدم خلاله السفن الصغيرة التي تتوجه إلى المغاصات القريبة الضحلة. وثانيها يسمى: (الردة)، أي الرجوع إلى البحر من أجل الصيد، ويكون هذا الموسم في شهر تشرين الأول، وتستعمل فيه السفن الصغيرة أيضاً. ومدة هذا الموسم تتراوح ما بين عشرة إلى أربعين يوماً. وثالث هذه المواسم يسمى: (الرديدة)، وتكون بعد انتهاء الردة، أي في شهر تشرين الثاني، ويستغرق بضعة أسابيع فقط[٣]. وكانت بعض سفن الغوص في معظم مواسمه تذهب إلى الموانئ القريبة للتزود بالماء والطعام، ولإصلاح السفن ثم تعود مرة ثانية لاستئناف عملها[٤].

وجدير بالذكر هنا أن سفن صيد اللؤلؤ كانت تذهب في معظم الأحيان إلى الموانئ والشواطئ الغنية باللؤلؤ بغض النظر عن تبعيتها لها، فالغوص على محار اللؤلؤ كان متاحاً للجميع دون شروط سوى دفع مبالغ محددة لحاكم المنطقة التي يجمع منها اللؤلؤ نظير ما يجمع منه[٥].

---

[١] عثمان، تجارة المحيط الهندي، ص٢٢١-٢٢٢.

[٢] المرجع نفسه، ص٢٢٢-٢٢٣.

[٣] مانع سعيد العتيبة، اقتصاديات أبو ظبي قديماً وحديثاً، د.ن، بيروت، ١٩٧١م، ص٢٠؛ الشملان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ، ص٢٧٣-٢٧٤.

[٤] الشملان، تاريخ الغوص على اللؤلؤ، ص٢٧٠.

[٥] أبو حاكمه، تاريخ الكويت، ق١، ص١٢٩.

وتأتي بعد مرحلة جمع اللؤلؤ من قاع البحر عملية بيعه التي غالباً ما كانت تتم في عرض البحر، حيث يأتي الطواش[١] فيشتري اللؤلؤ من النوخذا[٢] أو صاحب السفينة، ويدفع له الثمن نقداً. وكان الطواش ينتقل بين سفن الغوص على قارب صغير حاملاً معه نقوده، ثم يأخذ اللؤلؤ ويبيعه للتجار في أسواق الخليج[٣].

وبعد بيع اللؤلؤ كان النوخذا يوزع الحصص على أطراف عملية الغوص، وهم: أصحاب السفن، والغواصون، وذلك حسب اتفاقية مسبقة[٤]. أما التجار فكانوا بعد جمع اللؤلؤ يصدرونه إلى العراق حيث توجد له سوق رائجة في البصرة وبغداد. وكانت البصرة تصدره إلى البلاد المجاورة كاسطنبول والشام، ومن هناك يتم تصديره إلى أوروبا[٥]، كما كان يصدر إلى مخا عن طريق مسقط، وإلى بوشهر وسورات وكلكتا، ومن هناك ينقله التجار إلى مناطق أخرى من الهند، وإلى بلاد التتر والصين[٦].

وكانت عملية بيع اللؤلؤ تتم أحياناً وفق ترتيب محدد، حيث يجتمع التجار في يوم محدد وفي مكان معلوم يأتي إليه الصيادون بما تجمع لديهم، ويحمل كل منهم ما عنده في صرة معلمة باسمه، وتفتح الصرر واحدة بعد الأخرى، ويوضع ما فيها من لؤلؤ في غرابيل مختلفة الفتحات توضع فوق بعضها بحيث تفرز اللؤلؤ حسب أحجامه: الكبير فالمتوسط فالصغير، ثم ينادى عليه في السوق فيأتي التجار ويشتري كل منهم ما يريد[٧].

---

[١] الطواش: تاجر اللؤلؤ، وجمعها طواويش. وكانت عملية بيع اللؤلؤ تتم بين النوخذا (ربان سفينة الصيد) وطائفتين من تجار اللؤلؤ هما: صغار الطواويش الذين يقومون بشراء اللؤلؤ من النواخذة مباشرة عند الغواصات، وكبار الطواويش الذين يقومون بشراء اللؤلؤ من الطائفة الأولى للمتاجرة به في الهند وفي أقطار أوروبا.

[٢] النوخذا: كلمة فارسية تعني: صاحب السفينة أو ربان السفينة، راجع: أدي شير، الألفاظ الفارسية المعربة، ص١٥٠.

[٣] محمد غانم الرميحي، قضايا التغيير السياسي والاجتماعي في البحرين، مؤسسة الوحدة للنشر والتوزيع، الكويت، ١٩٧٦، ص٧٥.

[٤] - Saldanha, op. Cit., p. 91.

[٥] - Ibid,,p. 407.

[٦] - Ibid., p.407.

[٧] الناصر، النشاط التجاري، ص٢٥٦.

ويمكن القول بشكل عام أن اللؤلؤ كان سلعة تجارية تدر الكثير من الأرباح، فالبحرين على سبيل المثال كانت في أواخر القرن السابع عشر تحصل على نحو أربعة ملايين فرنك سنويا ثمنا للؤلؤ الذي كان يحمل إلى الهند والصين وغيرهما مثل البصرة واسطنبول وأوروبا[١]. وللحصول على هذه الأرباح الكبيرة حاول البرتغاليون في أوائل القرن المذكور تعلم صيد اللؤلؤ ولكنهم فشلوا في ذلك، وظل الخليجيون هم الرواد في هذا المجال.

واحتلت القهوة مكانة مرموقة بين السلع التجارية في القرن السابع عشر، ويمكن اعتبار دخولها ميدان التجارة في ذلك القرن ثورة تجارية[٢]. والموطن الأصلي للقهوة أو البن هو الحبشة، حيث تنمو شجيرات البن هناك من تلقاء نفسها، غير أن تلك البلاد لم تعرف في البداية أي تبادل تجاري لسلعة القهوة، وإنما عرفت هذا التبادل منطقة جنوبي الجزيرة العربية[٣].

وزرعت شجرة البن في اليمن، وبالتحديد في الجهة الغربية من المرتفعات الجبلية الممتدة في وسط اليمن من الشمال إلى الجنوب، وتكثر زراعته أيضا في بلاد حاشد وبكيل وقعطبة ويافع، وفي منطقة بيت الفقيه. وينقل البن إلى الساحل حيث يصدر عن طريق الموانئ اليمنية مثل الحديدة واللحية والمخا[٤].

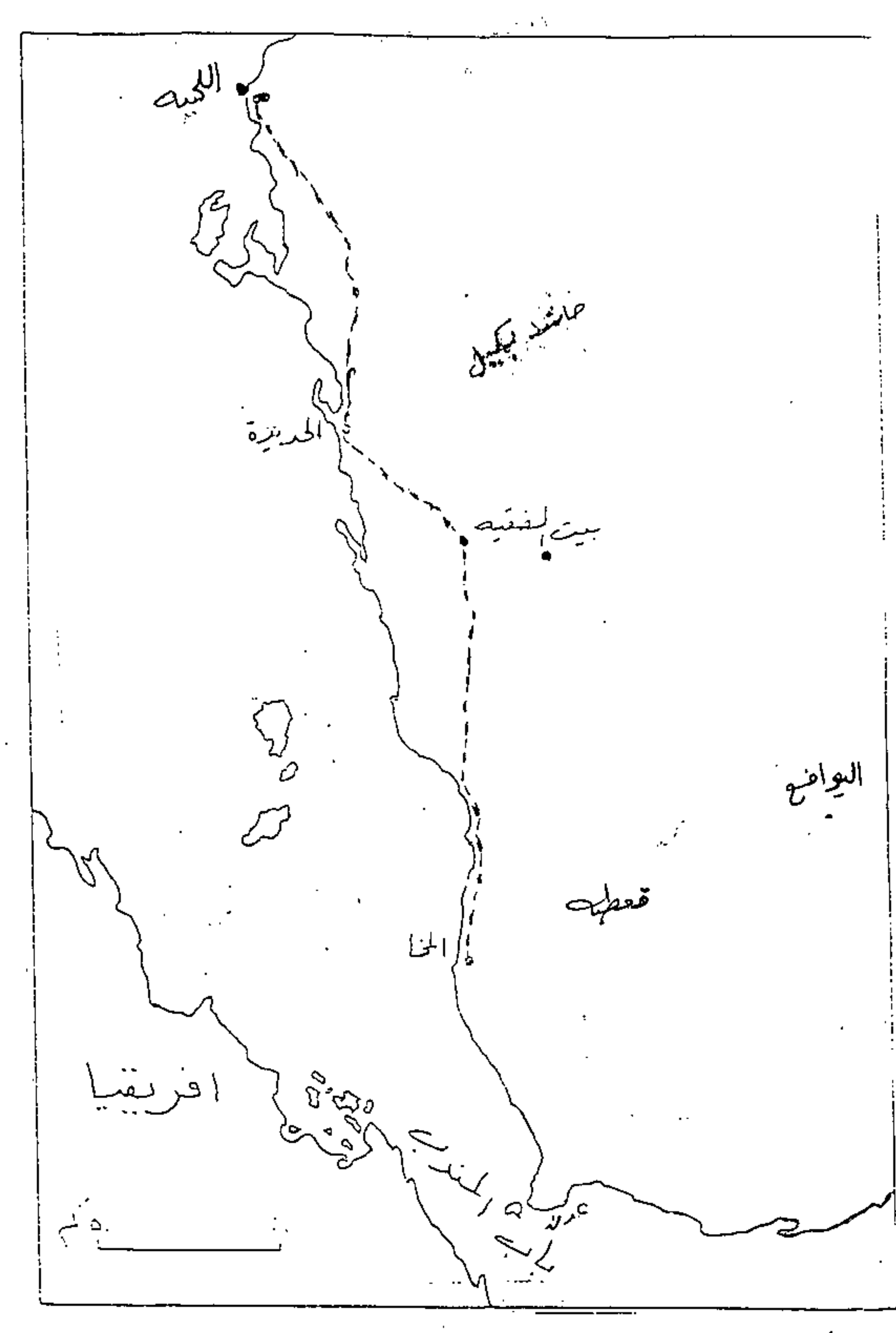
---

[١] رحلة أوليفيه، ص١٧٨-١٧٩.

[٢] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٣٦.

[٣] أحمد زكي، البن والقهوة وشرابه، مجلة العربي، العدد ١٤٢ نوفمبر ١٩٧٠، ص٤٥. وسيشار له فيما بعد: زكي، البن والقهوة.

[٤] انظر الخارطة في الصفحة التالية التي تبين مناطق إنتاج البن في اليمن؛
- Neibuhr, Travels Through Arabia and Other Countries in the East, translated by Rupert Heren, Edinburgh, 1972, p. 143-145.



أخذت هذه الخارطة من:

- Chaudhuri, The Trading of Asia and English East India Company 1660-1760, p. 365.

وقد وضع الباحث الأسماء العربية عليها.

وكانت للبن خلال القرن السابع عشر أهمية خاصة كسلعة تجارية، ليس لليمن وحدها، وإنما للوطن العربي كله، فقد كانت السلعة العربية الوحيدة القابلة للتصدير إلى الأسواق العالمية بكميات كبيرة، وتدر أموالاً طائلة. بل إن الفضة الأمريكية وجدت طريقها إلى الوطن العربي – عبر أوروبا – بفضل القهوة اليمانية دون أي سلعة أخرى[١].

ونظراً لأهمية البن فقد حظر اليمنيون نقل شجرتها إلى خارج اليمن، وكانوا يوقعون عقوبات صارمة على من يحاول ذلك، غير أن الأوروبيين من هولنديين وفرنسيين وإنجليز تمكنوا خلال العقود الأخيرة من القرن السابع عشر من تهريبها وزراعتها في مستعمراتهم، ومع ذلك ظل البن اليمني هو الأفضل، ذلك أن المناخ وارتفاع الحقول الجبلية وفّرا للبن اليمني شروطاً ممتازة لم تتوافر لزراعته في المناطق الأخرى[٢].

وقد دخلت القهوة في أوروبا في بداية الأمر عن طريق الشرق الأدنى، وقام التجار الأوروبيون هناك بالتجارة بها، وحملوها إلى الأقطار الأوروبية المختلفة حيث بدأت تظهر المقاهي Coffee Houses التي أخذت تقدم القهوة لمرتاديها منذ منتصف القرن السابع عشر[٣]. وسرعان ما أصبحت القهوة شراباً واسع الانتشار، وأصبحت أيضاً الشراب المفضل لدى أهل الأدب والسياسة ورجال الأعمال أثناء لقاءاتهم في المقاهي[٤].

والجدير بالذكر أن أقدم إشارة إلى القهوة في إنجلترا ترجع إلى عام ١٦٣٧م، وقد فتح أول مقهى في لندن، بل ربما في الغرب كله في عام ١٦٥٠م، وخلال السنوات القليلة التالية انتشرت المقاهي في المدن الكبرى في غربي أوروبا[٥].

---

[١] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٣٦.

[٢] - Neibuhr, op. cit., p. 143-145.

[٣] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٣٨.

[٤] بانيكار، آسيا والسيطرة الغربية، ص١١٥؛ زكي، البن، ص٤٦.

[٥] أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٣٨.

وأخذ الطلب على القهوة يتزايد باستمرار منذ الستينات من القرن السابع عشر، ولتلبية هذا الطلب زادت شركة الهند الشرقية الإنجليزية الكميات المستوردة منها، فمن ٢٠,٣٩٠ كغم استوردتها في عام ١٦٦٤م ارتفعت الكمية إلى ٥٤,٩٨٤ كغم عام ١٦٧٢م، ثم وصلت الكمية إلى أكثر من ١٣٠ ألف كغم في عام ١٦٨٤م. وأصبحت القهوة أكثر السلع التي تستوردها الشركة ربحاً[١].

واهتمت بتجارة القهوة أيضاً شركة الهند الشرقية الهولندية، وقد كانت تستورد منها خلال الثمانينات من القرن السابع عشر نحو أربعمائة ألف ليبره سنوياً، كما أنها فتحت مقراً دائماً لها في المخا لشراء القهوة وتصديرها منذ عام ١٦٧٩م[٢]. ونظراً لزيادة أهمية تجارة القهوة فقد افتتحت الشركات الأوروبية الأخرى مقرات لها في هذا الميناء اليماني الذي كان مفضلاً لدى تلك الشركات من أجل تصدير القهوة[٣]. وقد وصلت أول سفينة إنجليزية إلى المخا مباشرة لحمل القهوة في عام ١٦٨٢م، ومنذ ذلك العام استمرت السفن في المجيء إلى الميناء سنوياً[٤].

ومن السلع المحلية في منطقة الخليج العربي، التمر الذي اشتهر بإنتاجه العراق، واشتهر ميناؤه البصرة بتصديره، وقد بلغت قيمة التمر الذي كانت تنتجه البصرة سنوياً ما يعادل مليون روبية، وأكثر هذا التمر كان يصدر من البصرة إلى مختلف موانئ الخليج العربي، وإلى الهند والشام والأناضول[٥].

ومما يذكر في هذا المجال أن السفن الخليجية اعتادت شراء التمور وغيرها من البضائع من ميناء البصرة، ثم كانت السفن تنقسم إلى مجموعات حسب الموانئ التي تنوي الإبحار إليها، وبعد ذلك يتحرك بعضها متجهاً إلى الهند، بينما يبحر بعضها الآخر إلى

---

(١) - Chaudhuri, The Trading World of Asia and English East India Company 1660-1760, p.362-365.

(٢) - Furber, Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800, Oxford, 1976, p. 253.

(٣) أمين، دراسات في النشاط التجاري، ص٣٩.

(٤) المرجع نفسه، ص٣٠-٤٠.

(٥) - Marine Records, vol.891, Aug. 15, 1790.

حضرموت، فعدن، فالمكلا، فالبحر الأحمر، فشرقي إفريقية، وكانت السفن تبيع جزءاً من حمولتها – بما في ذلك التمور – في كل ميناء من هذه الموانئ[1]. وإذا صادف التجار كساداً وخاصة في مجال بيع التمور، كانوا يضطرون إلى المكوث في المدن، ويستأجرون الحوانيت ليبيعوا فيها التمور على الأهالي مباشرة[2].

وينمو في جنوبي الجزيرة العربية أيضاً المر والصبر[3]. ويصل ارتفاع شجرة المر نحو ستة أقدام، ولها فروع شوكية وأوراق صغيره بيضوية الشكل تتساقط في كل فصل خريف، ويتم استخراج المر عن طريق ضرب شجيراته بالفأس ثلاث ضربات في مواضع متباعدة، تحدث شقوقاً يسيل منها سائل لزج، ويترك هذا السائل بضعة أشهر حتى يتصلب عند أسفل الشق.

أما الصبر فنبات من فصيلة الزنبقيات، يستخرج من أوراقه اللحمية سائل صمغي مر الطعم، له استخدامات طبية. ويتم استخراجه بأن تقطع أوراقه اللحمية إلى قطع صغيرة، وتترك فوق إناء ليسيل السائل الصمغي إلى داخله. وبعد ذلك يوضع الإناء على النار، ويحرك السائل بعصي حتى يصبح كالعصيدة، ثم يترك في الشمس ليتصلب.

وقد تاجر عرب الخليج بالمر والصبر واللبان، وحققوا من ذلك ربحاً طائلاً.

وهناك سلع أخرى كثيرة ورد ذكرها في قائمة القرن السابع عشر، من بينها الأرز والعقاقير والأدوية والقصدير والرصاص والمرجان والخزف وغيرها، وتفصيل القول في هذه السلع ربما يحتاج إلى دراسة مستقلة.

---

[1] القناعي والخصوصي، تاريخ صناعة السفن، ص١٨٧.

[2] المرجع نفسه، ص١٨٧.

[3] عامر، عُمان في أمجادها البحرية، ص٨.

النقود والعملات المتداولة:

استقطبت منطقة الخليج العربي خلال القرن السابع عشر تجاراً من جنسيات مختلفة: برتغاليين وإنجليز وهولنديين وهنود. ومارس النشاط التجاري في المنطقة أيضاً بعض أهلها وأهالي المناطق المجاورة من عرب وإيرانيين وأتراك وغيرهم، ولا شك في أن هؤلاء كانوا جميعاً يدفعون أثمان السلع والبضائع التي يشترونها، وهو أمر جعل المنطقة تعج بأنواع النقود.

وعرفت منطقة الخليج العربي – وفقاً لذلك – التداول بأنواع النقود المختلفة سواء كانت أوروبية أم عثمانية أم صفوية، وكانت مسكوكة من المعادن كالذهب والفضة، وغالباً ما كانت النقود تقابل بالعملات الوطنية[1].

يقول فراير في هذا المجال: "كانت هناك أنواع مختلفة من النقود الذهبية يتعامل بها التجار في الغالب، وقسم منها له قيمة عالية، والقسم الآخر قيمته منخفضة، وكذا هو الشأن بالنسبة للعملة الفضية"[2].

وقبل التعرف على العملات المختلفة التي كانت متداولة خلال فترة الدراسة، لا بد من القول بأن هناك صعوبة بالغة بمعرفة قيمتها على وجه الدقة، ومع ذلك سيحاول الباحث إعطاء فكرة عن تلك العملات والعلاقات فيما بينها.

ولما كان البرتغاليون أول من وصل من الأوروبيين إلى الشرق، فقد عرفت المنطقة عملاتهم التي كان الريال Real* من أهمها، ذلك لأنه يمثل وحدة النقد الأساسية في البرتغال خلال القرن السادس عشر[3].

---

(١) - Furber, Rival Empires of Trade, P417.

(٢) - Fryer, op. cit.,vol.11, p.125.

* الريال: هو الدولار الإسباني، وكانت قيمته عادة في أواخر القرن السابع عشر خمسة شلنات.

(٣) - R. S. Whiteway, The Rise of Portuguewe Power in India 1407-1550, (London, 1920), p.67.

ومن العملات البرتغالية أيضاً الكروزادو Cruzado، وهي عملة نقدية ذهبية اختفت من التداول في منتصف القرن السادس عشر، إلا أنها استمرت كوحدة حساب[١].

وشاع أيضاً البياستر Piastre، وهو عملة إسبانية ضربت في القرنين السادس عشر والسابع عشر، وكانت على درجة كبيرة من الثبات، وهي عملة فضية تحوي على ٢٥,٥٧ غرام من الفضة الخالصة[٢]. وعند مقارنة العملة البرتغالية بالعملة الإسبانية يلاحظ أن الكروزادو الواحد يعادل ١,٢٥ بياستر. أما في آسيا، فإن نسبة التحويل يجب أن تؤخذ تبعاً لكل حالة منفردة[٣].

وعرف الشرق، بما فيه منطقة الخليج العربي نقوداً أوروبية أخرى يأتي الكلدر* (Guilder) الهولندي أو الفلورين (Florin) الذي يزن ١٠-١١ غراماً من النحاس الخالص. أما الكراون (Crown) الإنجليزي فقد ضرب ليساوي ٢٧,٥٢٧ غرام من الفضة الخالصة بعد عام ١٦٠٤، بينما كان يساوي ٥,٥٧ غرام من الفضة الخالصة بعد عام ١٦٠١. وإذا ما أردنا أن نقيم هذه العملات الإنجليزية والهولندية بالعملة الإسبانية فإن البياستر الواحد يعادل ٢,٥ كلدر هولندي و ٤,٥ شلن (Shelling) إنجليزي[٤]. أما العملات المحلية – كما يقول بوكسر – فقد كان "يجري تحويلها طبقاً للأسعار السائدة للعملة والتي كانت تتباين تبايناً كبيراً"[٥].

وأما النقود الفارسية، فكانت تتميز بالبساطة، فبغض النظر عن التغيرات في نسب الصرف أو الانخفاض في القيمة، فقد ظلت العلاقة بين الوحدات النقدية الفارسية ثابتة، إذ جرى تثبيتها خلال فترة الدراسة على النحو التالي:

---

(١) - Steensgaard, The Asian Trade, p.417.

(٢) - Ibid., p.417.

(٣) - Ibid,p.418.

* كلدر: عملة هولندية تساوي في القرن السابع عشر شلنين إنجليزيين، والعشرون شلناً إنجليزياً يساوي جنيهاً استرلينياً واحداً.

(٤) - Ibid,p.417.

(٥) بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية، ص٤٠١.

التومان	Toman	=	١٠٠٠٠	درهم
الهزار	Azar	=	١٠٠٠	درهم
العباسي	Abbasi	=	٢٠٠	درهم
المحمودي	Mahmudi	=	١٠٠	درهم
الشاهي	Shahi	=	٥٠	درهماً
البيستي	Bisteg	=	٢٠	درهماً
الكاسبج	Kasbeg	=	٢	درهمان[١]

ومع ذلك فإن معلوماتنا عن قيمة العملات الفارسية طول القرن السادس عشر نادرة. غير أن إحدى الإحصائيات المتوافرة تشير إلى أن جميع العملات الفضية الفارسية المعروفة – بصرف النظر عن العملات الصغيرة – كانت خلال الفترة ١٥٣٨–١٥٩٤ تزن إما ٢,٣٠ أو ٤,٦٠ غرام على وجه التقريب.

وفي ستينات القرن السادس عشر، كان الشاهي الفارسي – وفقاً لرواية أخرى – مطابقاً للعملات النقدية ذات ٢,٣٠ غرام، وفي عام ١٥٦٦ كان الشاهي يعادل ٦ بنسات إنجليزية، وفي عام ١٥٦٨ كان البياستر الواحد يساوي ١٠ شاهيات[٢].

وأصبحت سلسلة العملات النقدية الفارسية ذات الأوزان ٢,٣٠ و ٤,٦٠ غرام (أو ما يقارب ٠,٥ مثقال) مساوية لسلسلة أخرى من العملات النقدية ذات الأوزان ٣,٨٤ و ٧,٦٨ و ١,٩٢ غرام، وذلك منذ عام ١٥٩٤، وهي بذلك مبينة على وحدة وزن مساوية لـ٦/٥ مثقال[٣]. ويبدو أن وجود السلسلتين معاً في آن واحد كان يثير مشكلات كثيرة، ولهذا تعاقد الإنجليز مع دار صك العملة في شيراز لصك عملة نقدية فارسية بنسبة ١٣,٣ شاهي للبياستر الواحد. ولكن رئيس الوكالة الإنجليزية لالابيك Lalabeh اعترض على هذا

---

(١) - Steensgaard, op. Cit., p.418.

(٢) - Ibid., p.418.

(٣) - Ibid., p.418.

العقد، وأعلن "بأن هذا سيكلف الشخص حياته، ذلك لأن الشاه عباس كان قد أمر بأنــه لا يجوز لأي شخص أن يدفع أكثر من ١٣,١ شاهي للبياستر الواحد[١].

وبعد إدخال الرسم على العملات الذهبية والفضية أصبحت الشــركات الأوروبيــة تتعامل في بلاد فارس بالعملات النقدية الأخف وزناً من السلسلتين المشار إليهما، وهــي السلسلة المبنية على وحدة حساب مقدارها ٥/٦ مثقال[٢].

ويمكن من استقراء قيم الصرف للعملة الفارسية خلال القرن السابع عشر التميــيز بين فترتين كان الشاهي خلال أولاهما مثقالاً واحداً، وخلال الثانيــــة ٥/٦ المثقــال. وإذا افترضنا أن النقاوة ثابتة وغير متغيرة فإن ذلك يعني ن البياستر الواحد كان يساوي فـــي الفترة الأولى ١١ شاهياً، وفي الثانية ١٣ شاهياً تقريباً[٣].

وشهدت البصرة خلال الفترة من عام ١٥٣٤ حتى عام ١٥٩٦ حيث تسلم الحكــم فيها آل إفراسياب تداول مجموعة من العملات المحلية والأوروبية. ومن العملات المحلية العثمانية: الآقجة التي أطلق عليها الأوروبيون اسم آسبر Asper، وكان وزنها يعادل ٠,٢٥ غرام فضة[٤].

ومن هذه العملات أيضاً البارة التي تعادل ٠,٥ غرام فضة، وقد حلت البارة محــل الآقجة. ووجدت أيضاً المايدين Maidins التي تعادل البارة. وكان كل ٣ آسبر تعادل اثنيـن مايدين[٥].

وهناك الشاهي، وهو غير الشاهي الفارسي، وقدرت قيمته بخمس بارات أو خمسة مايدينات[٦].

---

(١) - Ibid.,p.420.

(٢) - Ibid., p.420.

(٣) - Ibid., p.420.

(٤) يعقوب سركيس، مباحث عراقية، (بغداد، ١٩٥٥)، ج٢، ص٤٦٥.

(٥) - Steensgaard, op. cit., p.429.

(٦) - Foster, The English Factories in India 1637-1641, p.429.

وعرفت أسواق البصرة خاصة والخليج العربي وموانئ الهند عامة عملة تم التعامل بها كثيراً وهي المحمودي. وهذه العملة عثمانية منسوبة إلى السلطان محمد الفاتح، وهي غير المحمودي الفارسي الذي سبقت الإشارة إليه، وغير المحمودي الكجراتي، الذي يحمل الاسم نفسه. وقد بلغ وزن المحمودي ٤,٧ غراماً تقريباً، وكل خمس قطع نقدية من هذه العملة تعادل روبيتين[١].

ومن العملات النقدية التي شاع استعمالها كثيراً في العراق ومنطقة الخليج العربي عامة اللارين Larin، وقد قدّرها تافرنييه في رحلته بتسعة سوات (Sou) فرنسية[٢]، (والأخيرة مضروبة من النحاس أو النيكل) وصفتها المصادر الهولندية بأنها قطعة من العملة الفضية تساوي ستة أعشار الكلدر الهولندي[٣].

الأوزان والمكاييل والمقاييس:

استخدمت خلال فترة الدراسة وحدات متنوعة للوزن والقياس. وكان تنوعها الشديد من ناحية، والخلط في الإشارة إليها من قبل الباحثين من ناحية أخرى سبباً للإرباك الذي يلاحظ على كثير من الدراسات التي تناولتها.

ومن الأوزان التي شاعت في الخليج العربي (الرطل)، وهو وحدة الوزن التي استخدمها الإنجليز لوزن جميع السلع ما عدا الأدوية والمعادن الثمينة والأحجار الكريمة[٤]. وهناك الرطل الهولندي، وهو رطل أمستردام، ووزنه ٠,٤٩٤ من الكيلوغرام وكان يساوي عملياً ١,٠٩ رطلاً إنجليزياً[٥].

---

(١) - Steensgaard, op. cit., p.422.

(٢) تافرنييه، العراق في القرن السابع عشر، ص٩٩. والسو Sou = ١/٢٠ من الفرنك.

(٣) سلوت، عرب الخليج، ص١٩٧.

(٤) - Steensgaard, op. cit., p.415.

(٥) بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية، ص٤٠٢.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الحرير كان يباع في إنجلترا بـوزن الباوند الكبير المؤلف من ٢٤ أونسة[١].

ولعل أكثر الأوزان شهرة هو المن، وكانت هناك أنواع متعددة منه، فالمنّ الفارسي (أو الشاهي) يساوي ٢ منّ تبريزي، ويساوي في الوقت نفسه ١١,٥ رطل هولندي أي ٥,٦٦ و ٥,٦٨١ كغم على التوالي[٢]. كما أن المنّ البصري يختلف عن المنّ السوراتي، فالأول يساوي حوالي ثلاثة أرباع المنّ السوراتي الصغير[٣]. هذا مع العلم بأن المن يزن ٢٤ أوقية[٤].

وجدير بالذكر أن هناك أنواعاً مختلفة من المنّ، فمنّ الحبوب يختلف عن منّ الحرير، وهذه الأنواع كانت في تغير مستمر بمرور الزمن[٥].

وهناك ذكر أيضاً للقنطار (الكنتال Quintal) الذي يساوي ١١٢ باونداً إنجليزياً و١٠٠ كغم فرنسي[٦]، وقد ورد ذكره في أوزان البصرة.

ومع هذا كله فإننا نجد ذكراً لأوزان مختلفة، ووحدات وزنية محلية، وقد تم التركيز على الشائع منها. والجدول التالي يوضح بعض الأوزان والمكاييل المستخدمة وما يقابلها بالكيلوغرام[٧]:

---

(١) - Steensgaard, op. cit., p.415.

(٢) - Ibid.

(٣) - Foster, The English Factories in India 1637-1641, p.130.

(٤) - Ibid., p.130.

(٥) سركيس، مباحث عراقية، ج٢، ص٢٤٥.

(٦) - Steensgaard, op. cit., p.415.

(٧) أورد ستينزكارد هذا الجدول. انظر:

- Steensgaard, op. cit.,p.416.

وحدة الوزن	بالكيلوغرام
الرطل الإنجليزي	٠,٤٥٢
الرطل الكبير الإنجليزي	٠,٦٨٠
الرطل الهولندي	٠,٤٩٤
المنّ التبريزي	٢,٨٣٨
المنّ الشاهي الفارسي	٥,٦٧٥
البالة Bale الفارسي	١٠٢,١٥٠
اللود Load الفارسي	٢٠٤,٣٠٠

أما المقاييس، فإن الذراع كان من وحداتها المعروفة وخاصة في بغداد والبصرة، وهناك أربعة أنواع منه، فالأصغر للأقمشة الحريرية (٦٥ سم)، يتلوه مقياس الأقمشة القطنية والصوفية (٦٨ سم)، ومقياس مدكات العتاد ومخازنها (٧٠ سم)، ومقياس أو ذراع البناء (٧٦,٥سم)(١).

ومن مقاييس المسافات الطويلة هناك الميل الهولندي الذي كان يساوي عادة فرسخاً إنجليزياً أو ثلاثة أميال خلال القرن السابع عشر، هذا مع العلم أن الميل يساوي ١٦٠٩ أمتار، وأن الفرسخ يساوي ٤,٥–٥ كم(٢).

(١) - Foster, The English Factories in India 1637-1641, p.250.

(٢) بوكسر، إمبراطورية هولندا البحرية، ص٤٠٢.

الخاتمـــــة

احتل الخليج العربي مكانة ملاحية وتجارية مهمة خلال القـــرن الســـابع عشـــر، ويمكن إدراك تلك المكانة من الصراع الطويل الذي دار بين القوى الأوروبية من جهـــة، وبينها وبين القوى المحلية من جهة أخرى، وذلك للاستئثار بالمنطقة، وكانت الغلبة فـــي هذا الصراع لمن امتلك قوة بحرية أقوى، ويمكن القول بأنه ما من منطقة شهدت صراعـاً مثل الصراع الذي شهدته منطقة الخليج العربي.

وفي ظل هذا الصراع، برزت قوى محلية رئيسية مثل الدولة الصفوية في بـــلاد فارس، وإمارتي آل إفراسياب في البصرة، ودولة اليعاربة في عُمان. وقـــد أرادت هـــذه القوى أن تحقق مكاسب تجارية، فالصفويون مارسوا أساليب سياسية ودبلوماسية مختلفـــة في تعاملهم مع القوى الأوروبية كإنجلترا وهولندا، وشركاتهما التجاريـــة فـــي الشـــرق، لتحقيق مكاسب اقتصادية (تجارية) طوال القرن السابع عشر، وهذا ما يمكن ملاحظته في المعاهدات التي كان الصفويون يعقدونها مع هذا الطرف أو ذاك.

ومثل ذلك يقال أيضاً عن آل إفراسياب في البصرة، الذين فتحوا أبواب هذه المدينة للقوى الأوروبية لكي تصبح مركزاً تجارياً رئيسياً في رأس الخليج العربي، وهذا ما حدث أيضاً طوال فترة حكمهم (١٥٩٦-١٦٦٨). فما إن انهار النفوذ البرتغالي في هرمز عـــام ١٦٢٢ حتى منح آل إفراسياب البرتغاليين مركزاً لهم في البصرة، وأعطي مثل هذا النفوذ للإنجليز والهولنديين من بعدهم.

وكانت دولة اليعاربة في عُمان قد استأثرت بنصيب أقوى في هذا الصراع، حيـث حررت عُمان سياسياً واستفادت من هذا التحرر السياسي لتكوّن لنفسها أسطولاً قوياً أعانها في ممارسة نشاط تجاري وملاحي كبير في الخليج العربي، والمحيـــط الـــهندي طـــوال النصف الثاني من القرن السابع عشر، وبداية القرن الثامن عشر.

على أن منطقة الخليج العربي، وإن خضعت للسيطرة البرتغالية – السياسية والتجارية والعسكرية – طوال القرن السادس عشر خضوعا أوحى بأنه لم تعد هناك تجارة لغيرهم، إلا أن المتتبع يجد نشاطات تجارية محلية. وقد تم التفكير بإيجاد منافذ أخرى للتجارة، وهذا ما ساعد على نمو الطرق التجارية البرية، وأصبحت طريق حلب – البصرة الصحراوية إحدى الطرق المهمة للتجارة، ومن ثم لنقل البريد في نهاية القرن السابع عشر، ويمكن ملاحظة الأمر نفسه فيما يتعلق بالطرق التجارية البرية من بلاد فارس التي شهدت هي الأخرى نشاطا ملحوظا بوجه التحكم البرتغالي بتجارة الخليج العربي البحرية.

ولا بد من الإشارة هنا إلى أن الدراسات العلمية الحديثة قد كشفت بما لا يدع مجالا للشك تضليل الدراسات الأوروبية، وبخاصة الكتب التي ظلت معروفة دون غيرها مثل كتاب الخليج لويلسون، والخليج بلدانه وقبائله لمايلز، هو أن البرتغاليين قد تم طردهم على يد قوى بحرية أوروبية فقط. فمثل هذه الطروحات لم تعد تصمد كثيرا أمام الدراسات الحديثة التي تمت الإشارة إليها، صحيح أن الإنجليز والهولنديين قد أضعفوا الوجود البحري البرتغالي في الخليج العربي من خلال تحقيق انتصارات بحرية على البرتغاليين، إلا أن طردهم النهائي من عمان عام ١٦٥٠ تم على يد اليعاربة وليس على يد القوى الأوروبية. كما أن عملية مطاردة البرتغاليين في المحيط الهندي تمت على يد العمانيين، وليس على يد قوى أوروبية كما ادعت المصادر الأوروبية.

وليس من شك في أن هذا الجانب من جوانب تاريخ الخليج يحتاج إلى مزيد من الدراسات المتعمقة للكشف عما غمض منه، ولتفنيد ادعاءات بعض المؤرخين الأوروبيين.

١.الكتب الوثائقية المنشورة:

- Foster, William, The English Factories In India 1618-1668, (13 vols.).

- Great Britain, India Office, Marine Records, Letters From Bussara, Cambroon, Boushir, Letters From Bussara, vol. 21 September 1764.

- Great Britain, India Office, Marine Records, vol. 891, 15 August, 1792.
- Hurewitz, J. C., Diplomacy In The Near And Middle East, 1419-1536, (Newyork, 1972), vol. 6.

- Saldanha, J. A., Precis of Turkish Arabia Affairs, 1801-1905, (Calcuta, 1906).

- Saldanha, J. A., Selections From State Papers, Bombay, Regarding The East India Company's Connections with the Persian Gulf, With Summary of Events, 1600-1800, (Archives Editions, 1986).

٢.الرسائل العلمية غير المنشورة:

العجيلي، غانم محمد رميض، قيام حكم سلالة اليعاربة وانهياره في عُمان ١٦٢٤-١٧٤٩، دراسة في التاريخ السياسي، رسالة ماجستير غير منشورة في التاريخ الحديث، مقدمة إلى معهد البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، قسم الدراسات التاريخية (بغداد)، تشرين الأول ١٩٨٧.

القهواتي، حسين محمد، تاريخ العراق بين الاحتلالين العثمانيين الأول والثاني ١٥٣٤-١٦٣٨م / ٩٤١-١٠٤٨هـ، رسالة ماجستير غير منشورة في التاريخ الحديث مقدمة إلى كلية الآداب، جامعة بغداد، كانون الثاني ١٩٧٥.

القيسي، محمود عبد الواحد محمود، النشاط التجاري والسياسي لشركة الهند الشرقية الإنجليزية في الهند ١٦٠٠-١٦٦٨، رسالة ماجستير غير منشورة في التاريخ الحديث مقدمة إلى جامعة بغداد، كلية الآداب، أيلول ١٩٩٣.

٣. المراجع العربية:

أدموف، ألكسندر، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها، ترجمه عن اللغة الروسية الدكتور هاشم صالح التكريتي، مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، مطابع التعليم العالي في البصرة، ١٩٨٩، الجزء الثاني.

ابن بطوطة، أبو عبد الله محمد إبراهيم اللواتي، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، شرح طلال حرب، دار الكتب العالمية، بيروت/ ١٩٨٧.

ابن رزيق، حميد بن محمد، الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين، تحقيق عبد المنعم عامر ومحمد مرسي عبد الله، (أمون للطباعة، القاهرة، ط٢، ١٩٨٤).

ابن رزيق، حميد بن محمد، الشعاع الشائع باللمعان في ذكر أئمة عُمان، تحقيق عبد المنعم عامر، أمون للطباعة، القاهرة ١٩٨٤.

ابن القف الكركي، أمين الدولة أبو الفرج بن موفق الدين يعقوب بن إسحق، جامع الغرض في حفظ الصحة ودفع المرض، تحقيق الدكتور سامي حمارنة، منشورات الجامعة الأردنية، عمان ١٤٠٩هـ/١٩٨٩م.

ابن قيصر، عبد الله بن خلفان، سيرة الإمام العادل ناصر بن مرشد، تحقيق عبد المجيد حسيب القيسي، (سلطنة عُمان، د.ت).

ابن ماجد، أحمد، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والفصول، تحقيق وتحليل إبراهيم خوري، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، ١٩٨٩.

أبو حاكمة، أحمد مصطفى، تاريخ الكويت، ٢ق، الكويت، لجنة تاريخ الكويت، ١٩٧٠.

أبو حاكمة، أحمد مصطفى، تاريخ الكويت الحديث ١٧٥٠-١٩٦٥، الكويت، ذات السلاسل، ١٩٨٤.

الأزكوي، سرحان بن سعيد، تاريخ عُمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة، حققه عبد المجيد حسيب القيسي، مطابع سجل العرب، القاهرة، ط٢، ١٩٨٦.

آلن، فليبرز، أبناء السندباد، ترجمة وتحقيق نايف خرما، مطبعة حكومة الكويت، الكويت، ١٩٨٢.

أمين، عبد الأمير محمد، المراحل الأولى للتنافس بين طرق القوافل القديمة وطريق رأس الرجاء الصالح الجديد، الجامعة الأردنية، ١٩٨٧.

أمين، عبد الأمير محمد، المصالح البريطانية في الخليج العربي ١٧٤٧-١٧٧٨، ترجمة هاشم كاظم لازم، منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، مطبعة الإرشاد، بغداد، ١٩٧٧.

أمين، عبد الأمير محمد، دراسات في النشاط التجاري والسياسي الأوروبي في آسيا ١٦٠٠-١٨٠٠، (عمان، ١٩٨٧).

ابن ماجد، **أحمد،** كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والفصول، تحقيق وتحليل إبراهيم خوري، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري برأس الخيمة، ١٩٨٩.

أبو حاكمة، **أحمد مصطفى،** تاريخ الكويت، ٢ق، الكويت، لجنة تاريخ الكويت، ١٩٧٠.

أبو حاكمة، **أحمد مصطفى،** تاريخ الكويت الحديث ١٧٥٠-١٩٦٥، الكويت، ذات السلاسل، ١٩٨٤.

الأزكوي، **سرحان بن سعيد،** تاريخ عُمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة، حققه عبد المجيد حسيب القيسي، مطابع سجل العرب، القاهرة، ط٢، ١٩٨٦.

آلن، **فليبرز،** أبناء السندباد، ترجمة وتحقيق نايف خرما، مطبعة حكومة الكويت، الكويت، ١٩٨٢.

أمين، **عبد الأمير محمد،** المراحل الأولى للتنافس بين طرق القوافل القديمة وطريق رأس الرجاء الصالح الجديد.

أمين، **عبد الأمير محمد،** المصالح البريطانية في الخليج العربي ١٧٤٧-١٧٧٨، ترجمة هاشم كاظم لازم، منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، مطبعة الإرشاد، بغداد، ١٩٧٧.

أمين، **عبد الأمير محمد،** دراسات في النشاط التجاري والسياسي الأوروبي في آسيا ١٦٠٠-١٨٠٠، (عمان، ١٩٨٧).

أوزبران، صالح، الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي ١٥٣٤-١٥٨١، ترجمة الدكتور عبد الجبار ناجي، منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، ١٩٧٩.

أوليفيه، رحلة أوليفيه إلى العراق ١٧٩٤-١٧٩٦، ترجمة يوسف حبي، مطبعة المجمع العلمي العراقي، بغداد، ١٩٨٨.

بانيكار، ك.م، آسيا والسيطرة الغربية، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، القاهرة، دار المعارف، ١٩٦٢.

بوكسر، ك. د.، إمبراطورية هولندا البحرية ١٦٠٠-١٨٠٠، ترجمة شوقي جلال، منشورات المجمع الثقافي، أبو ظبي، ط١، ١٩٩٤.

بيدويل، روبين، عُمان في صفحات التاريخ، ترجمة محمد أمين عبد الله، سلطنة عُمان، وزارة التراث القومي والثقافة، د.ت.

بيرين، جاكلين، اكتشاف جزيرة العرب، ترجمة قدري قلعجي، تقديم الشيخ حمد الجاسر، بيروت، دار الكتاب العربي، ١٩٦٣.

تافرنييه، جون باتيست، العراق في القرن السابع عشر، نقله إلى العربية وعلق حواشيه بشر فرنسيس وكوركيس عواد، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٤٤.

جمعة، بديع محمد، الشاه عباس الكبير، (دار النهضة العربية، ١٩٨٠).

جمعة، بديع محمد، والخولي، أمين، تاريخ الصفويين وحضارتهم، (القاهرة ١٩٦٧).

جيان، وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن إفريقية الشرقية، نقله إلى العربية يوسف كمال، (القاهرة، ط١، ١٩٢٧).

حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة الدكتور يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٨.

الخطيب، مصطفى عقيل، التنافس الدولي في الخليج العربي ١٦٢٢-١٧٦٣، المكتبة العصرية، صيدا، بيروت، ١٩٨١.

دائرة المعارف الإسلامية، مادة (البصرة)، ج٣.

درويش، مديحة، سلطنة عُمان في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، دار الشروق، جدة، ١٩٨٢.

ديكسون، زهرة، الكويت كانت منزلي، بيروت، دار الكتاب العربي، (د.ت).

الربيعي، هيفاء عبد العزيز، غزاة في الخليج، الغزو الهولندي للخليج العربي والمقاومة العربية، (الموصل، ١٩٨٩).

الرميحي، محمد غانم، قضايا التغيير السياسي والاجتماعي في البحرين، الكويت، مؤسسة الوحدة للنشر والتوزيع، ١٩٧٦.

روت، رودلف سعيد، سلطنة عُمان خلال حكم السيد سعيد بن سلطان ١٧٩١-١٨٥٦، ترجمة عبد المجيد حسيب القيسي، (مركز دراسات الخليج العربي، البصرة، ١٩٨٣).

سالم، سيد مصطفى، الفتح العثماني الأول لليمن ١٥٣٨-١٦٨٣، (القاهرة، ط٢، ١٩٧٤).

السالمي، عبد الله بن حميد، نهضة الأعيان بحرية عُمان، (القاهرة، د.ت).

السالمي، نور الدين عبد الله، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٩٤٧.

سركيس، يعقوب، مباحث عراقية، ٢ج، د.ن، بغداد، ١٩٥٥، ج٢.

سعيد، أمين، عمان في أمجادها البحرية، (مطابع سجل العرب، القاهرة، ط٢، ١٩٨٠).

سلطنة عمان، وزارة الثقافة والإعلام، عمان وتاريخها البحري، (١٩٧٩).

سلوت، ب. ج.، عرب الخليج ١٦٠٢-١٧٨٤، ترجمة عايدة خوري، المجمع الثقافي في أبو ظبي، ط٢، ١٩٩٣.

السيار، عائشة، دولة اليعاربة في عمان وشرق إفريقية، دار القدس، بيروت، ط١، ١٩٧٥.

شريف، إبراهيم، الشرق الأوسط، شركة دار الجمهورية، بغداد، ١٩٦٥.

شريف، محمد شريف، جغرافية البحار والمحيطات، د.ن، القاهرة، ١٩٦٤.

الشملان، سيف مرزوق، تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي، الكويت، جامعة الكويت، ١٩٧٥.

الشناوي، عبد العزيز محمد، أوروبا في مطلع العصور الحديثة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ط٣، ١٩٧٧.

شهاب، حسن صالح، المراكب العربية تاريخها وأنواعها، (الكويت، ط١، ١٩٨٧).

شير، أدي، الألفاظ الفارسية المعربة، بيروت، دار الكتاب العربي، ١٩٠٨.

صالح، زكي، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤، دراسة في التاريخ الدولي والتوسع العسكري، (مطبعة العاني)، بغداد، ١٩٦٨.

الصيرفي، نوال حمزة يوسف، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، مطبوعات دارة الملك عبد العزيز، الرياض، ١٩٨٣.

العابد، صالح محمد، دور القواسم في الخليج العربي ١٧٤٧-١٨٢٠، بغداد، مطبعة العاني، ١٩٧٦.

عامر، عبد المنعم، عُمان في أمجادها البحرية، سلطنة عُمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٠.

العامر، يقظان سعدون، نشاط شركة الهند الشرقية الإنجليزية في البصرة، (مطابع التعليم العالي في البصرة، ١٩٩٠).

العبيدي، إبراهيم خلف، الحركة الوطنية في البحرين ١٩١٤-١٩٧١، (بغداد، ١٩٧٦).

العتيبة، مانع سعيد، اقتصاديات أبو ظبي قديماً وحديثاً، بيروت، د.ن، ١٩٧١.

عثمان، شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية ٦١١-١٤٩٨، عالم المعرفة، العدد ١٥١، الكويت، ١٩٩١.

العسكري، سليمان إبراهيم، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٢.

علي، علي شاكر، تاريخ العراق في العهد العثماني ١٦٣٨-١٧٥٠، (نينوى، ١٩٨٤).

عوض، عبد العزيز، دراسات في تاريخ الخليج العربي، (دار الجيل، بيروت، ط١، ١٩٩١).

الغساني، عبد القادر، اللبان في عُمان، حصاد ندوة الدراسات العُمانية، ١٠ مجلدات، سلطنة عُمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٨٠، ج١.

فان دام، نيقولاس وآخرون، هولندا والعالم العربي منذ القرون الوسطى حتى القرن العشرين، تعريب أسعد جابر، (لاهاي، ١٩٨٧).

فلبيرز، آلن، أبناء السندباد، ترجمة وتحقيق نايف خرما، الكويت، مطبعة حكومة الكويت، ١٩٨٢.

فهمي، محمد عبد القوي، القواسم نشاطهم البحري وعلاقاتهم بالقوى المحلية والخارجية ١٧٤٧-١٨٥٣، رأس الخيمة، ١٩٨٣.

فهمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، (الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٣).

الفيل، محمد رشيد، الجغرافية التاريخية للكويت، د.ن، د.م، د.ت.

قاسم، جمال زكريا، الخليج العربي: دراسة لتاريخ الإمارات العربية في عصر التوسع الأوروبي الأول ١٥٠٧-١٨٤٠، (دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥).

القطامي، عيسى، دليل المحتار في علم البحار، الكويت، مطبعة حكومة الكويت، ط٣، ١٩٧٦.

القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي بن حمد الفزاري، صبح الأعشى في صناعة الأنشا، شرح وتعليق محمد حسين شمس الدين، ١٤ج، بيروت، دار الكتب العلمية، ١٩٨٧، ج٢.

القناعي والخصوصي، نجاة عبد القادر الجاسم، وبدر الدين عباس، تاريخ صناعة السفن في الكويت وأنشطتها المختلفة، الكويت، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، ١٩٨٢.

القهواتي، حسين محمد، دور البصرة التجاري في الخليج العربي ١٨٦٩-١٩١٤، بغداد، ١٩٨٠.

الكاظمي، ظمياء كاظم، الصناعات الشعبية في الخليج العربي، البصرة، مركز دراسات الخليج العربي، ١٩٨١.

كيلي، جون، بريطانيا والخليج ١٧٩٥-١٨٧٠، ترجمة محمد أمين عبد الله، مراجعة عبد المنعم عامر، ٢ج، سلطنة عُمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٩٧٩.

لاندن، روبرت جيران، عُمان منذ سنة ١٨٥٦ مسيراً ومصيراً، ترجمة محمد أمين عبد الله، (المطبعة الشرقية، ١٩٨٨).

لوريمر، ج. ج.، دليل الخليج، القسم التاريخي والجغرافي، ترجمة (مكتب حاكم قطر)، ١٤ مجلداً، الدوحة، مكتب الديوان، ١٩٦٧.

لونكيرك، ستيفن هيمسلي، أربعة قرون من تاريخ العراق الحديث، ترجمة جعفر خياط، (بغداد، ١٩٦٨).

مايلز، س. ب.، الخليج بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبد الله، (أمون للطباعة، القاهرة، ط٣، ١٩٨٦).

متولي، محمد وأبو العلا، ود. محمود، جغرافية الخليج: الخليج العربي وخليج عمان ودول شرق الجزيرة العربية، (مكتبة الفلاح، القاهرة، ١٩٨٤).

المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، بيروت، دار الأندلس، ١٩٦٥.

الناصر، علي حسين السليمان، النشاط التجاري في شبهالجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى ١٢٥٠-١٥١٧، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٧٧.

النبهاني، محمد خليفة، التحفة النبهانية في تاريخ الجزيرة العربية، (القاهرة، ١٩٤٢).

النخيلي، درويش، السفن الاسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، مطابع الأهرام، ١٩٧٤.

نورس، علاء، السياسة الإيرانية في الخليج العربي إبان عهد كريم خان ١٧٥٧-١٧٧٩، بغداد، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، ١٩٨٢.

نيبور، كارستن، مشاهدات نيبور في رحلته من البصرة إلى الحلة سنة ١٧٦٥، نقلها إلى العربية سعاد هادي العمري، (دار المعرفة، بغداد، ١٩٥٥).

نيقولاس، فان دام وآخرون، هولندا والعالم العربي منذ القرون الوسطى حتى القـــرن العشرين، د.م، د.ت.

هاو، سونيا ي.، في طلب التوابل، ترجمة محمد عبد العزيز رفعت، مكتبة نهضـــة مصر بالفجالة، القاهرة، ١٩٥٧.

هنتس، فالتر، المكاييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري، ترجمـــه عن الألمانية كامل العسلي، عمان، ١٩٧٠.

ويلسون، آرنولد ت.، تاريخ الخليج، ترجمة محمد أمين عبـــد الله، مطـــابع ســـجل العرب، ط٢، ١٩٨٢.

ويليامسون، أندرو، صحار عبر التاريخ، ترجمة محمد أمين عبد الله، مطابع ســـجل العرب، ط٢، ١٩٨٢.

٤. المراجع الأجنبية:

Abbe Care, The Travels of Abbe Care in India And The Near East, 1672-1674, London, Hakl. Soc. 1947-1948.

Al-Gasimi, Sultan Mahamed, The Myth of Arab Piracy in the Gulf, USA, 1988.

Anon, A Chronicle of the Carmelities In Persia and the Papal Mission of the XVIIth and XVIIIth Centuries, (London, 1939, 2 vols.

Barthurst, The Ya'rubi Dynasty of Oman, Unpublished Ph.D. thesis, Lincare College, (Oxford University, 1967).

Borges, Carle J., Portuguese and Their Hormuz – Centered Gulf Policy, researches of 3rd conference of ras al Khiama, March, 1990.

Bruce, John, Annals of the East India Company, 1600-1797-8, (Germany, 1968).

Carruthers, Douglas, The Desert Route to India, (London, Hakl. soc. 1929).

Chardin, John, Travels in Persia, (London, 1927).

Chaudhuri, K. N., The Trading World of Asia and the English East India Company 1600-1760, London, 1976.

Collanes, Herman, Chronicle of Events Between the years 1623-1733, Relating th the settlemant of the order of carmelities in Mesopotamia (Bassora), London, 1927.

Coupland, R., East Africa and its Invaders, (Oxford, 1968).

Curzon, G. N. Persia and the Persian Question, (London, 1892).

Danvers, F. C., The Portuguese in India, (London, 1894).

Della Valle, Pietro, The Travels of Della Valle into The East India and the Arabian Desert, (London, 1665).

Fryer, John, A New Account of East India and Persia 1672-1681, (London, 1812).

Furber, Holden, Rival Empire of Trade in the Orient 1600-1800, (Oxford, 1976).

Glamman, K., Dutch – Asian Tradae (Copenhagen, 1958).

Grant, C. P., The Syrian Desert, Caravan Travel and Exploration, Newyork, Maccmillan Company, 1938.

Hakluyt, Richard, The Principle Navigations, Vayages, Traffiques and Discoveries of the English Nation (Glasgow, 1903).

Hamilton, Alexander, A New Account of The East Indies (London, 1744).

Hawley, Donald, The Trucial State, London, 1970.

Howorth, David, Dhows, (Willington, London, 1977).

Innes, Arthur D., A History of England and the British Empire, (London, 1924).

Krisha, B., Commercial Relations Between India and England 1600-1757, (London, 1924).

Lockhart, Lawrence, The Fall of the Safavid Dynasty and the Afghan Occupation of Persia, (Cambridge, 1958).

Marques, Q., History of Portugal, (London, 1972).

Penrose, B., Travel and Discovery in Renaissance 1420-1620, (Cambridge, 1967).

Pinkerton, John, General Collection of the best and most interesting voyages and travels in all parts of the world, (London, 1808-1814), vol. IX.

Pires, Tome, The Suma Oriental of Tome Pires, an account of the east from the red sea to Japan in 1512-1515, ed. by A. Cortesao, (London, 1944).

Serjeant, R. B., The Portuguese Off the south Arabian Coast, (Beirut, 1974).

Simikin, C. G. F., The Traditional Trade of Asia, (Newyork, 1968).

Steensgaard, Niles, The Asian Trade Revolution of the seventeenth century, (London, 1974).

Stripling, G. W. F., The Ottoman Turjs and Arabs 1511-1574, (The University of Illinois Press, Urbana, 1942).

Sykes, Sir Percy, A History of Persia, (London, 2nd ed. 1921).

Teixeira, Piefro, The Travels From India to Italy by Land, (London, 1716).

Van, Linschoten, The Voyages of Van Linschoten to the East Indies, (London, 1885).

Varthema, Ludovico Di., The Itinerary of... 1502-1508, translated from the Italian into English by T. W. Jones, (London, 1928).

Whiteway, R. S., The Rise of Portuguese Power in India 1407-1550, (London, 197).

Wood, A. C. A., A History of the Levant Company, (London, 1964).

Woodruff, William, Impact of Western Man, London, 1966.

٥. الدوريات العربية:

آل خليفة، خالد، التأثير البرتغالي على التجارة في الخليج العربي خلال القرن السادس عشر، ندوة مكانة الخليج العربي في التاريخ الإسلامي من سقوط بغداد إلى نهاية الاستعمار البرتغالي (٦٥٦-١٠٦٤هـ/١٢٥٨-١٦٥٠م)، كلية الآداب، جامعة الإمارات العربية المتحدة، (العين، ١٩٩٠).

أداموف، التجارة الدولية في الخليج العربي خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ترجمة د.نوري عبد البخيت، مجلة العربي، العدد ٩، (١٩٧٨).

أمين، عبد الأمير محمد، التفوق البحري والنفوذ السياسي والعسكري، بحث غير منشور مطبوع على الآلة الكاتبة.

أمين، عبد الأمير محمد، دور القبائل العربية في صد التوسع الأوروبي في الخليج العربي خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر، مجمع المؤتمر الدولي للتاريخ، (بغداد، ١٩٧٣).

أمين، عبد الأمير محمد، الشركات التجارية الاحتكارية في منطقة الخليج العربي خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر، مجلة المؤرخ العربي، العدد ١٢، (١٩٨٠).

أمين، عبد الأمير محمد، المراحل الأولى للتنافس بين طرق القوافل القديمة وطريق رأس الرجاء الصالح الجديد، بحث منشور في مجلة دراسات، الجامعة الأردنية، ١٩٨٧.

أمين، عبد الأمير محمد، نظرة جديدة للإنجازات السياسية والعسكرية التجارية البرتغالية في آسيا، دراسة في عوامل تدهور وانحطاط الإمبراطورية البرتغالية، (أبحاث ندوة رأس الخيمة التاريخية، آب ١٩٨٧)، الجزء الثاني.

أورهونلو، البروفسور ي.، تقرير حول الحملة العثمانية على البحرين عام ١٥٥٩، ترجمة حسين علي الداقوقي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، (الكويت)، العدد الرابع والعشرون، السنة السادسة (تشرين الأول ١٩٨٠).

تكسيرا، مشاهدات تكسيرا في العراق سنة ١٦٠٤، (ملخصة عن الترجمة الإنجليزية) ترجمة جعفر خياط، مجلة الأقلام، الجزء الرابع، السنة الأولى، (كانون الأول ١٩٦٤).

الحمداني، طارق نافع، العلاقات بين آل إفراسياب والدولة العثمانية إبان حكم إفراسياب باشا وعلي باشا ١٥٩٦-١٦٥٠، مجلة الخليج العربي (البصرة)، المجلد السادس عشر، العدد الأول (١٩٨٤).

الحمداني، طارق نافع، حكومة حسين باشا إفراسياب في البصرة والقوى الأوروبية في الخليج العربي: دراسة في العلاقات السياسية والتجارية ١٦٥٠-١٦٦٨، المجلة العربية للعلوم الإنسانية (الكويت) العدد الثاني عشر، المجلد الثالث (خريف ١٩٨٣).

الحمداني، طارق نافع، دور عرب عُمان في إقصاء البرتغاليين عن الخليج العربي خلال النصف الأول من القرن السابع عشر، مستلة من مجلة معهد البحوث والدراسات العربية (بغداد)، العدد الثالث عشر (١٩٨٤).

الداود، محمود علي، تاريخ العلاقات الهولندية مع الخليج العربي، مجلة كلية الآداب، بغداد، كانون الثاني ١٩٦١.

زكي، أحمد، البن والقهوة وشرابه، مجلة العربي، العدد ١٤٤، نوفمبر ١٩٧٠.

زكي، أحمد، صفحة من تاريخ التجارة المصرية، التنازع والتخاصم بين مصر والبرتغال على احتكار تجارة الهند، مجلة المقتطف، ج٥، م٥١، (نوفمبر ١٩١٧).

سلوت، ب. ج.، شركة الهند الشرقية الهولندية والبحرين، مجلة الوثيقة البحرينية، العدد السادس، (١٩٨٥).

الشامي، أحمد، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى، مجلة المؤرخ العربي (بغداد) العدد ١٢ (١٩٨٠).

عبد الحسين، فلاح حسن، طريق بصرة – حلب كما وصفه الرحالة الأوروبيون في العصر الحديث، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد الثامن والخمسون (١٩٨٩).

العناني، أحمد، البرتغاليون في البحرين وما حولها خلال القرن السادس عشر والسابع عشر، مجلة الوثيقة البحرينية، العدد الرابع، السنة الثانية (كانون الثاني، ١٩٨٤).

كريم، هيفاء عبد العزيز، التنافس والصراع بين البرتغاليين والتحالف الإنجليزي الهولندي في الخليج العربي في القرنين السادس عشر والسابع عشر، أبحاث ندوة رأس الخيمة، (الاستعمار البرتغالي في الخليج العربي وشرق إفريقية)، ج٢.

مؤلف مجهول، أثر التجارة العربية في العصور الوسطى، مجلة العرب (الهندية)، العدد ١٢، بومباي، ١٢٦٢.

٥. الدوريات الأجنبية:

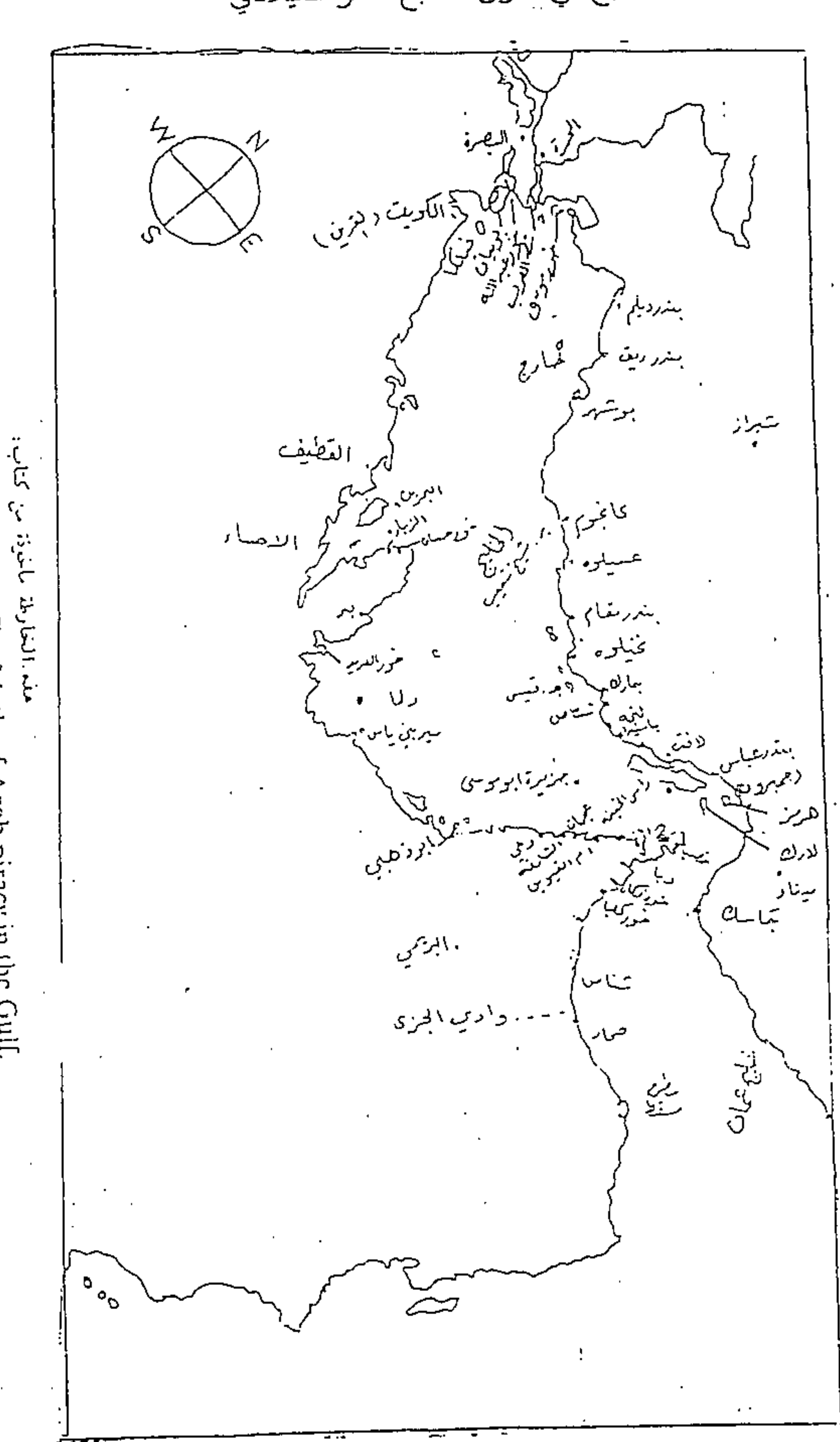
Hawley, D., Some Surprising Aspects of Omani History, Asian Affairs, vol.8, no.1, (Feb. 1982).

Morland, W. H., The Ships of the Arabian Sea A.B 1500, Journal of the Royal Asiatic Society, p.11, (April 1939).

Naqvi, Dr. Sadiq, Indo – Arab Relations after the avdent of Islam, researches of 3rd conference of Rad al-Khaima, March, 1990.

Saldanha, J. A., The Portuguese in the Gulf, The Journal of the Bombay Branch of the Royal Asiatic Society, vol. XIII, (London, 1914).

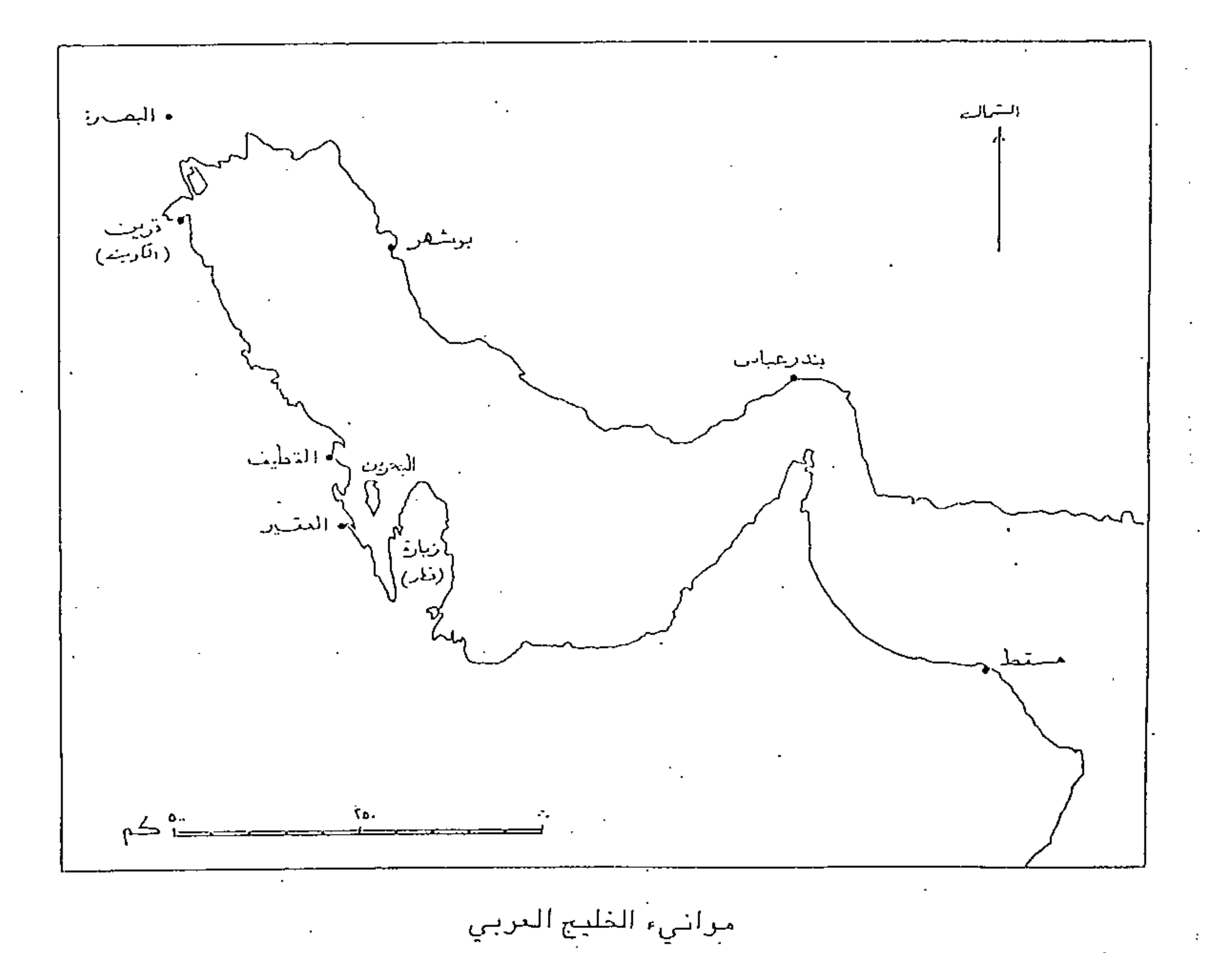
الخليج في القرن السابع عشر الميلادي



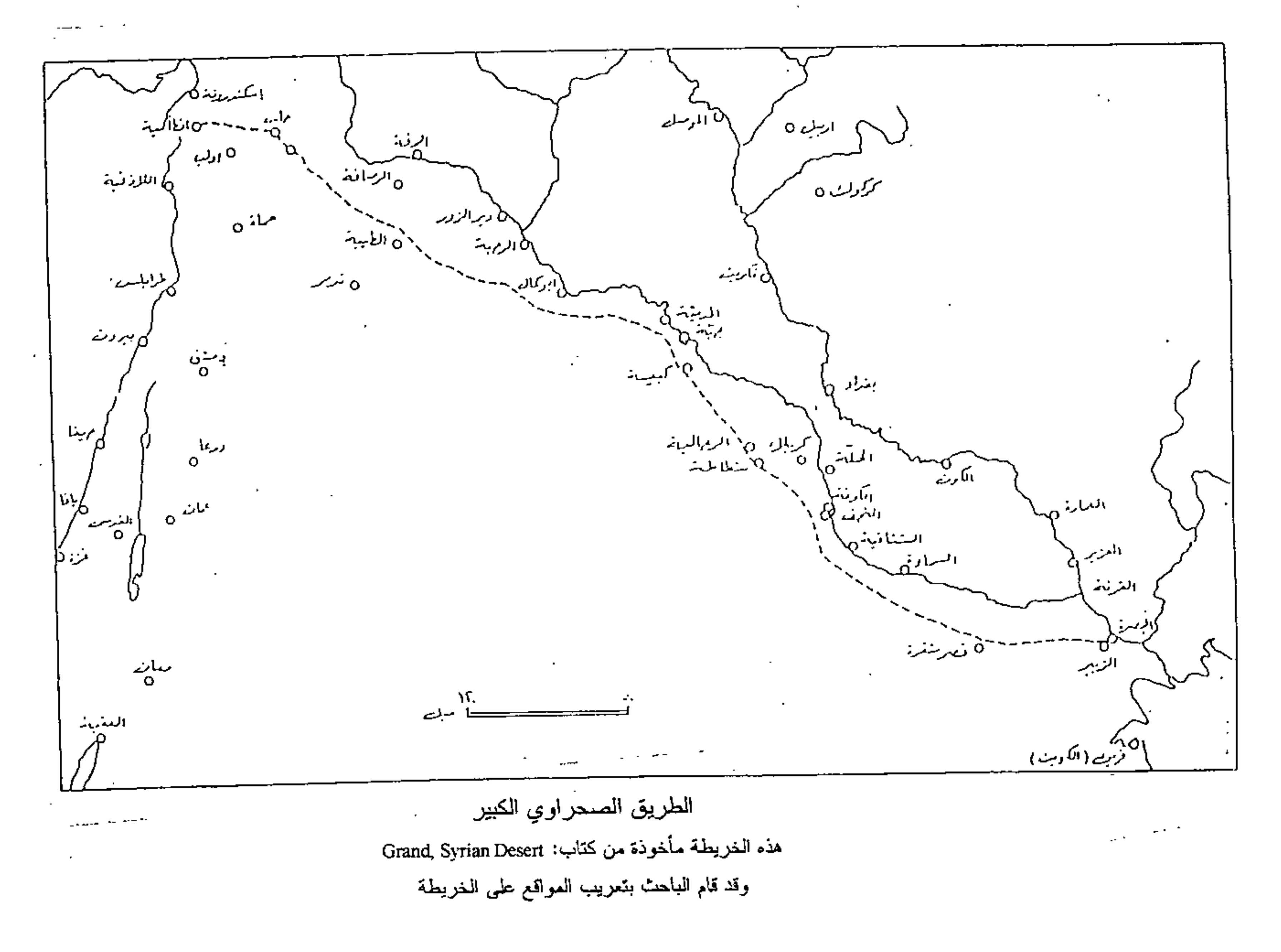
هذه الخارطة مأخوذة من كتاب:

Sultan Mahammad Al-Qasimi, The Myth of Arab piracy in the Gulf.

وقد قام الباحث بتعريب الموانئ على الخارطة



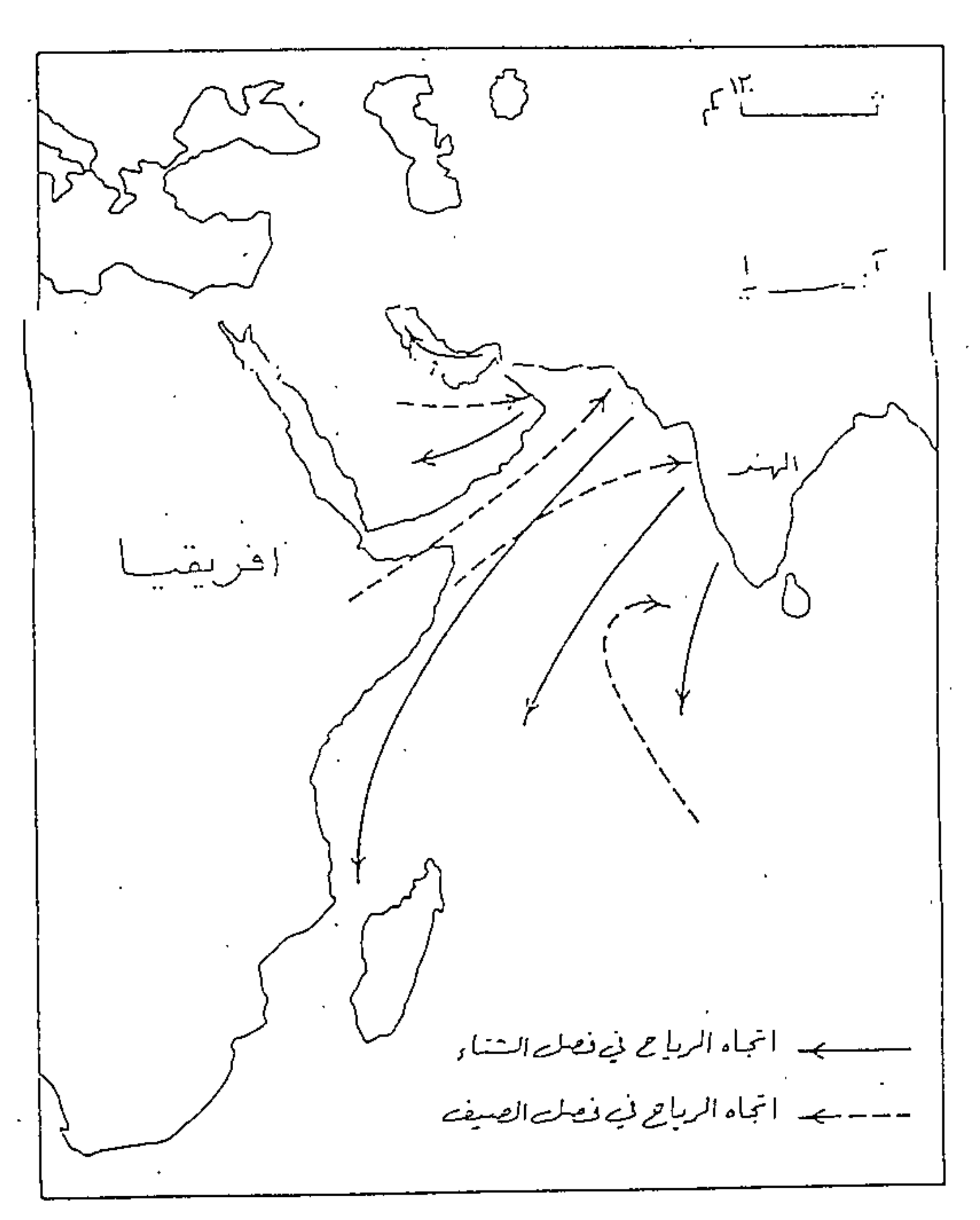
موانيء الخليج العربي



الطريق الصحراوي الكبير

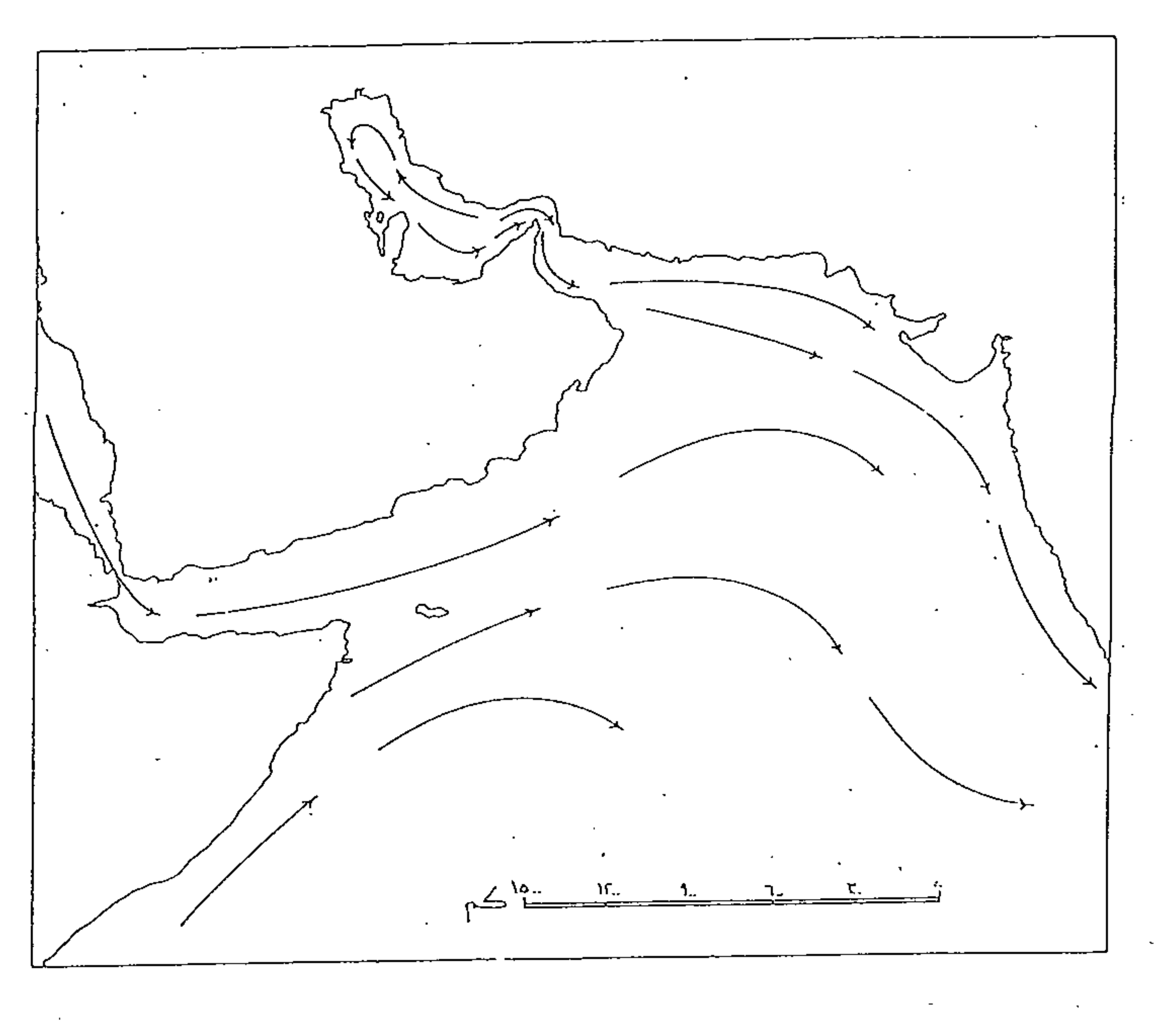
هذه الخريطة مأخوذة من كتاب: Grand, Syrian Desert

وقد قام الباحث بتعريب المواقع على الخريطة

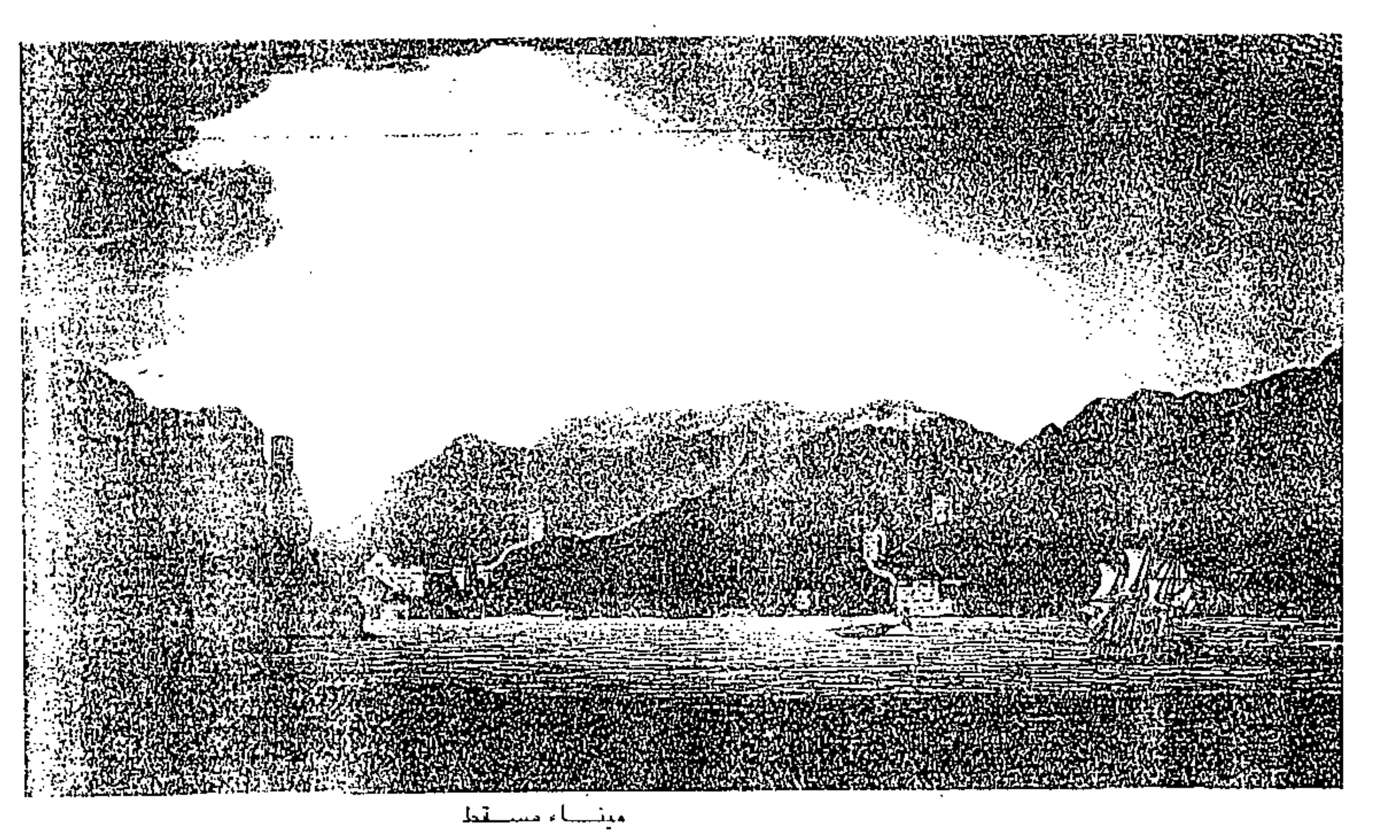


حركة الرياح السائدة في الخليج العربي والمحيط الهندي

في فصل الصيف والشتاء

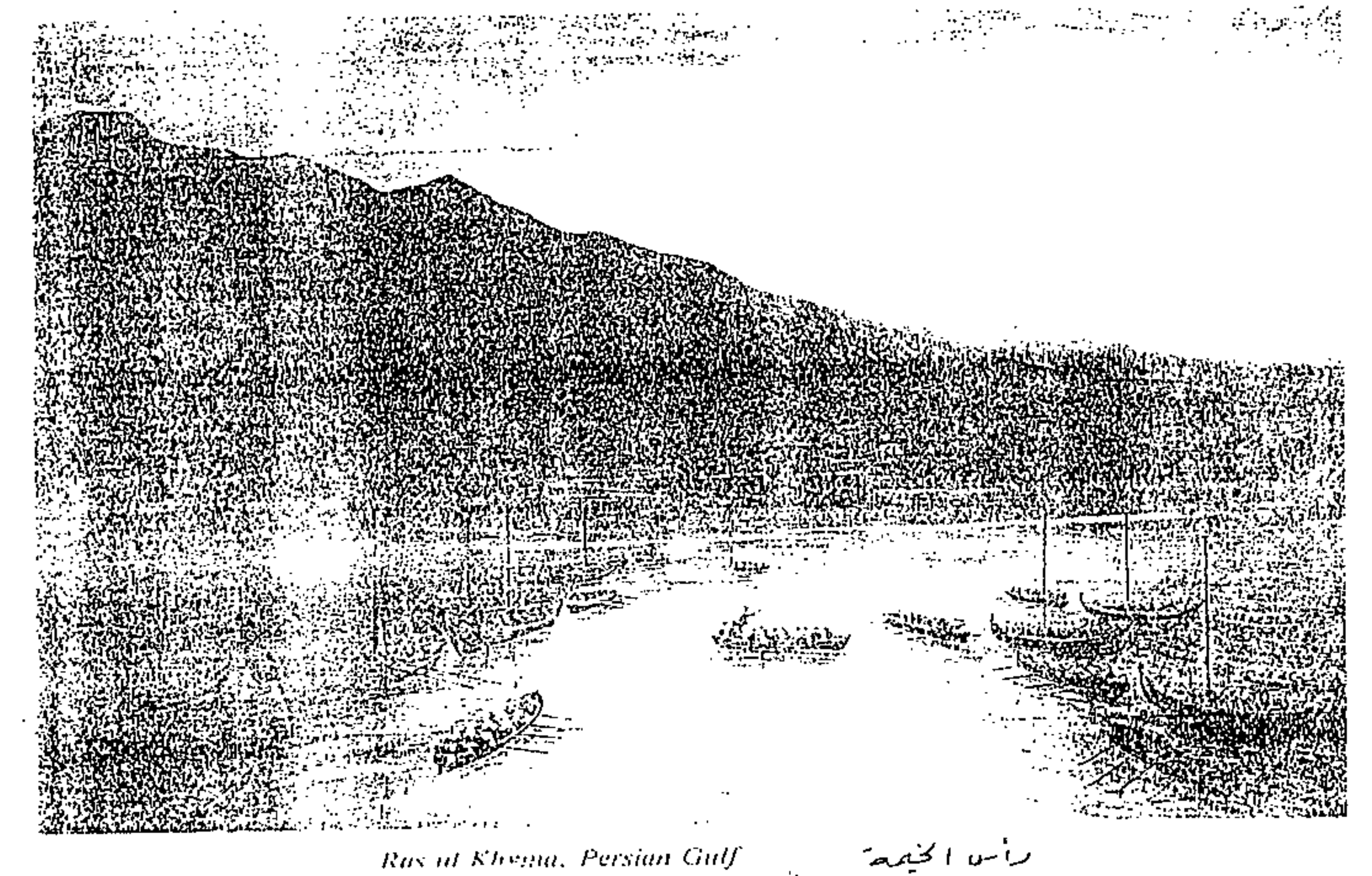


التيارات السائدة في الخليج العربي والمحيط الهندي



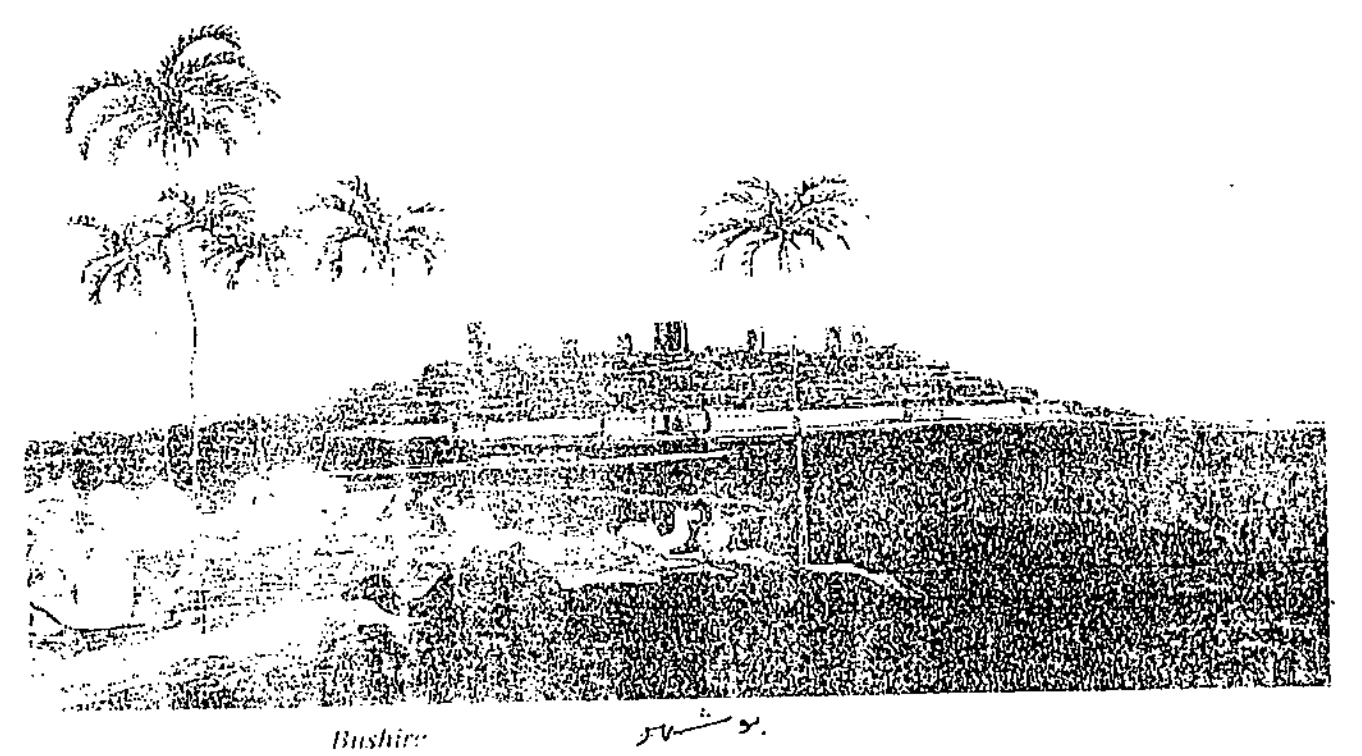
ميناء مسقط

هذه الصورة مأخوذة من كتاب . Sultan Al-Qasimi, The Myth of Arab Piracy in the Gulf



Ras ul Khyma, Persian Gulf رأس الخيمة

Sultan Al-Qasimi, The Myth of Arab Piracy in the Gulf . هذه الصورة مأخوذة من كتاب



Bushire بوشهر

هذه الصورة مأخوذة من كتاب: Sultan Al Qasimi, The Myth of Arab Piracy in the Gulf

Abstract

Trade and Navigation in the Arabian Gulf During the Seventeenth Century

Proposed by

Abdel Razaq Al Ma'ani

Supervised by

Professor Dr. Ali Mahafza

The Aim of this study is to explore an important feature of the various historical aspects of the Arabian Gulf during the seventeenth century that is the economic one as represented in trade and navigation. To fully cover this subject, it has been discussed in four chapters. The first of which discussed the Gulf's geographical location and its importance, and the state of trade before the arrival of Portuguese to the East through the "Cape of Good Hope". It also deals with their domination of trade. Then it analyzes the factors for Portuguese' decline and the waning of there presence in the region with the emergence of competing powers. The second chapter discusses the political and mercantile developments in the Gulf during the century. It tackles the issue of neighboring political Arab and non-Arab powers, as well as the European influence and the competition that heated between them to control the Gulf's trade.

The third chapter deals with land, fluvial, and sea trade routes, and discusses the trade convoys, then shipbuilding, its developments, and types. The fourth chapter reviews the commercial goods that were salable in the Arabian Gulf region and the East at large. It also discusses the topic of money and currencies that were used for sale and purchase purposes, and the weighs and measures as tools for facilitating the mercantile transactions.

In order to enhance the benefit, this study has been supported with number of maps showing the land, fluvial, and sea routes, the trade sea ports, and their stations in the Arabian Gulf and in the routes leading thereto, in addition to the maps that show the wind and currents movement prevailing in the Gulf and the Indian Ocean, as well as photos of the most important sea ports in the region.

Finally, I have concluded this study by the main findings, most importantly proving that the expulsion of the Portuguese out of the Gulf region, and chasing them into the Indian Ocean was actually done by Arabs only and not by European competing powers as claimed by some western scholars.